

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE
EN CAS DE
TRANSPORT GRATUIT DES PERSONNES
PAR AUTOMOBILE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 26 Novembre 1927, à 2 heures

PAR

Pierre LEFÈVRE

Président : M. Georges RIPERT, professeur.

*Suffragants : { M. WAHL, professeur;
 { M. HÉMARD, professeur.*

CHARTRES

LES IMPRIMERIES LAINÉ ET TANTET

20, rue Rabuan-du-Coudray, 20

1927



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547903_0031

DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE
EN CAS DE
TRANSPORT GRATUIT DES PERSONNES
PAR AUTOMOBILE



FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE
EN CAS DE
TRANSPORT GRATUIT DES PERSONNES
PAR AUTOMOBILE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et Soutenue le 26 Novembre 1927 à 2 heures

PAR

Pierre LEFÈVRE

Président : M. Georges RIPERT, professeur.

Suffragants : { M. WAHL, professeur.
 { M. HÉMARD, professeur.

CHARTRES

LES IMPRIMERIES LAINÉ ET TANTET

20, rue Rabuan-du-Coudray, 20

1927

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



TABLEAU DES ABRÉVIATIONS

- D. P. : Recueil périodique de jurisprudence Dalloz.
D. H. : Recueil hebdomadaire de jurisprudence Dalloz
S. : Recueil de jurisprudence Sirey.
G. P. : Gazette du Palais.
G. Trib. : Gazette des Tribunaux.
R. P. A. : Revue périodique des Assurances.
Bull. Ass. : Bulletin des Assurances.
Rev. Demeur. : Revue des Accidents du Travail, publiée
par M. Demeur.
-

DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE

EN CAS DE

TRANSPORT GRATUIT DES PERSONNES

PAR AUTOMOBILE

INTRODUCTION

La problème de la responsabilité civile du transporteur bénévole n'a pas fait l'objet d'une réglementation spéciale dans le Code civil; il a été passé sous silence par le législateur de 1804.

Mais ce silence du Code civil ne paraît pouvoir être interprété comme indiquant la volonté du législateur d'appliquer au transporteur bénévole, en cas d'accident, les règles ordinaires en matière de responsabilité délictuelle à l'égard des tiers, ou encore le régime de responsabilité applicable au transporteur rémunéré.

Pareille solution, étant donnée surtout l'extension donnée par la jurisprudence au principe de responsabilité de plein droit du fait des choses contenu dans l'article 1384 § 1 C. C. et son application à la circulation automobile, aboutit à des résultats peu satisfaisants et difficilement conciliables avec les idées de justice et

de logique qui ont dominé les travaux d'élaboration du Code civil.

En réalité, le législateur de 1804 a négligé ce problème parce qu'il l'a ignoré : le problème de la responsabilité civile en cas de transport gratuit des personnes est, peut-on dire, un problème moderne. Il semble bien, en effet, qu'il ne pouvait se poser que très rarement au début du siècle dernier, époque à laquelle la circulation, uniquement hippomobile, était infime et peu rapide, et surtout époque à laquelle le nombre des véhicules appartenant à des particuliers qui en usaient pour leur propre service était beaucoup plus faible qu'aujourd'hui. Ce qui a multiplié de nos jours les cas de transport bénévole et surtout le nombre des accidents survenus en cours de transport bénévole, ce n'est pas le développement des entreprises de transport (nous verrons que dans cette hypothèse il n'y a pratiquement jamais de transport véritablement gratuit), c'est la multiplication des véhicules appartenant à des particuliers; et c'est avant tout l'énorme développement de la circulation automobile, le nombre sans cesse accru des véhicules automobiles appartenant à des particuliers, qui a rendu courante, quotidienne, une situation jadis exceptionnelle.

De plus, la rapidité toujours plus grande de ce mode de locomotion a rendu beaucoup plus importants les risques d'accident : il était, évidemment, moins dangereux d'accepter une promenade dans un antique cabriolet à cheval que d'accepter aujourd'hui une randonnée dans une « torpédo sport ».

Enfin et surtout, le développement moderne de la

pratique de l'assurance de responsabilité, particulièrement en matière d'accidents d'automobiles, a multiplié dans une très large mesure les cas où une action civile est intentée par le transporté à son transporteur bénévole. En effet, dans la très grande majorité des cas d'accident survenu durant un transport gratuit, la personne transportée se ferait scrupule de réclamer des dommages-intérêts à l'automobiliste complaisant si elle ne savait qu'en réalité ce n'est pas à celui-ci qu'elle les réclame, mais, par son intermédiaire, à la Compagnie d'assurance qui a pris à sa charge les conséquences pécuniaires des accidents dont l'automobiliste pourrait éventuellement être déclaré responsable. C'est le patrimoine de la Compagnie d'assurance qui supportera seul la condamnation pécuniaire demandée en justice par le transporté à titre gratuit; aussi celui-ci n'hésite-t-il jamais, lorsque l'automobiliste est assuré, c'est-à-dire dans l'immense majorité des cas, à intenter une action dont il se serait probablement abstenu, pour des raisons d'ordre moral, si cette action avait dû porter atteinte au patrimoine du transporteur bénévole.

Il faut d'ailleurs remarquer que, si elle a contribué à augmenter dans d'énormes proportions le nombre des cas où il se pose en justice, cette pratique de l'assurance de responsabilité quoique aient pu prétendre certaines décisions de jurisprudence (1), ne change rien au pro-

(1) Lyon (3^e Ch.), 30 décembre 1926, *D. H.*, 27-177.

blème même de la responsabilité civile du transporteur bénévole.

Lorsqu'il s'agit de savoir si, en cas d'accident causé à un tiers gratuitement transporté, il y a lieu ou non de déclarer le transporteur bénévole responsable civilement, le juge n'a pas à rechercher quel patrimoine supportera en définitive la condamnation qui lui est demandée; il n'a pas à rechercher si le transporteur a pris la précaution d'assurer les risques que fait naître l'usage de son véhicule.

Le tiers assureur, en effet, s'est engagé non pas à payer les frais de tous les accidents qui pourraient survenir du fait de l'emploi du véhicule, quelle que soit la responsabilité civile de l'assuré dans chaque espèce, mais uniquement à indemniser le gardien du véhicule des condamnations qui pourraient être prononcées contre lui en cas d'accident causé par lui aux tiers et dont il serait déclaré civilement responsable. C'est seulement si le gardien du véhicule est condamné que le contrat d'assurance doit produire son effet; mais il faut avant tout savoir si la condamnation du gardien du véhicule, transporteur bénévole, est justifiée en elle-même; et si elle ne l'est pas, ce n'est évidemment pas l'existence d'un contrat d'assurance entre le transporteur et un tiers, circonstance tout à fait indépendante du litige, qui pourra lui apporter la base qui lui fait défaut.

Le problème se pose donc uniquement entre le transporteur bénévole et le transporté, et la pratique de l'assurance de responsabilité, circonstance extérieure au problème, ne saurait influencer sur sa solution.

Mais cette pratique moderne, et le récent développement de l'industrie automobile, expliquent facilement que, négligée par le législateur de 1804, la question se pose quotidiennement devant les Tribunaux, à l'heure actuelle, de savoir quelle est la nature et l'étendue de la responsabilité civile du transporteur bénévole de personnes. La solution de ce problème a donné lieu à d'importantes divergences dans la doctrine et dans la jurisprudence, et la question a vu son intérêt augmenté du fait que la jurisprudence récente est nettement orientée dans le sens de l'application de la présomption de faute de l'article 1384 § 1 C. C. à l'automobiliste auteur d'un accident.

C'est ce problème qui fera l'objet de notre étude. Et comme il s'est posé presque uniquement en matière de transport par automobile, c'est plus particulièrement dans cette hypothèse que nous avons cru devoir l'envisager. Mais il est évident que tout ce qui sera dit de l'automobiliste sera applicable d'une manière générale à tout transporteur bénévole de personnes, réserve faite cependant des propositions qui tireront leur origine ou leur justification des caractères spéciaux de la locomotion automobile.

Nous étudierons successivement les diverses solutions du problème qui peuvent être proposées.

Le chapitre I^{er} sera consacré à l'étude de la thèse qui prétend assimiler le transport gratuit au transport rémunéré et qui y voit l'exécution d'un contrat de transport ordinaire;

Le chapitre II, à l'étude de la thèse favorable à la re-

connaissance de l'existence d'un contrat de bienfaisance de la même nature que le mandat et le dépôt gratuits;

Le chapitre III, à l'étude de la responsabilité civile du transport bénévole envisagée comme étant une responsabilité d'ordre purement délictuel, et à la recherche des causes possibles d'atténuation de cette responsabilité.

CHAPITRE PREMIER

ÉTUDE DE LA THÈSE FAVORABLE A LA RECON- NAISSANCE DE L'EXISTENCE D'UN CONTRAT DE TRANSPORT

Nous ne citons cette thèse, unanimement abandonnée aujourd'hui, que pour mémoire.

Mais sa réfutation nous amènera à préciser la notion de transport gratuit par opposition à la notion de transport faisant l'objet d'un contrat synallagmatique de ce nom.

PRÉLIMINAIRE

DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE DU VOITURIER DE PERSONNES LIÉ PAR UN CONTRAT DE TRANS- PORT

Nous ne ferons que rappeler succinctement les conséquences, aux termes d'une jurisprudence aujourd'hui indiscutée, de l'existence d'un contrat de transport sur la responsabilité du voiturier en cas d'accident.

Chacun sait qu'en pareil cas une jurisprudence solide-

ment établie met à la charge du voiturier l'obligation, implicitement contenue dans le contrat de transport, d'amener le voyageur sain et sauf à destination (1).

En cas d'accident, la responsabilité du voiturier se présente donc comme la sanction de l'obligation contractuelle de sécurité assumée envers le voyageur. C'est, par conséquent, la responsabilité contractuelle de l'article 1147 C. G. et non la responsabilité délictuelle des articles 1382 et suivants C. G. qui pèse sur le voiturier lié par un contrat de transport.

La personne transportée n'aura donc pas à établir l'existence d'une faute à la charge du voiturier : celui-ci sera de plein droit responsable comme n'ayant pas ou ayant mal exécuté une obligation contractuelle; et il ne pourra s'exonérer de réparer le préjudice subi par le voyageur qu'en prouvant que cette inexécution est due à la force majeure, ou à un cas fortuit, ou à une cause étrangère : fait de la victime ou d'un tiers.

Cette jurisprudence, qui date seulement de 1911 et constitue un revirement complet sur la conception jurisprudentielle admise antérieurement, se justifie-t-elle juridiquement ?

Les arrêts qui l'ont adoptée ont admis, comme seule justification de cette obligation, qu'elle est « de l'essence même du contrat de transport » et qu'on ne saurait d'autre part, traiter la personne humaine plus mal

(1) Civile, 21 nov. 1911, 27 janvier et 21 avril 1913, *D. P.*, 1913-1-249, note Sarrut et décisions, citées par Josserand (*op. cit.*), n° 894.

que les marchandises pour la conservation desquelles l'article 1784 C. C. impose au voiturier une obligation contractuelle (1).

En ce qui concerne ce dernier argument, ainsi qu'on l'a maintes fois fait remarquer, il est impossible de comparer, en matière d'accident survenu pendant le transport, les marchandises, objets inertes, et les voyageurs qui sont doués d'une activité propre à laquelle on peut imputer, aussi bien qu'à l'activité du voiturier, la survenance d'un accident dû à une cause indéterminée.

Pour ce qui est de l'affirmation que l'obligation de sécurité envers le voyageur est « de l'essence même du contrat de transport », cette affirmation, étant purement gratuite, est extrêmement discutable.

En réalité, comme le fait remarquer M. Josserand (2), « c'est vainement que l'on chercherait, dans les arrêts « de la Cour de cassation ou dans une des Cours d'appel, « la justification juridique du nouveau système. Ou tout « au moins cette justification tient toute entière dans « l'utilisation de l'article 1147 et dans l'affirmation pure-
« ment gratuite que le contrat de transport recèle en
« lui-même implicitement une obligation de sécurité
« générale et absolue à la charge du voiturier, ce qui est
« évidemment résoudre la question par la question
« même et substituer un axiome à une démonstration ».

Si, d'ailleurs, l'obligation contractuelle de sécurité

(1) V. Cass., 21 nov. 1911; *D. P.* 1913-1-254 : Conclusions du procureur général Sarrut.

(2) JOSSERAND, *op. cit.*, n° 894, p. 928.

envers le voyageur est de l'essence même du contrat de transport, on peut s'étonner que la jurisprudence ait attendu jusqu'à 1911 pour en dégager l'existence et ne l'ait fait qu'après bien des hésitations (1), circonstances qui enlèvent à cette affirmation le caractère d'évidence nécessaire à tout axiome.

Mais si la jurisprudence n'a pas, semble-t-il, justifié juridiquement l'existence de cette obligation contractuelle de sécurité considérée par elle comme implicitement contenue dans le contrat de transport, cela ne signifie pas que cette justification soit impossible.

« A l'appui de cette conception, écrit M. Josserand (2),
 « les arguments surgissent en troupe compacte; ils sont
 « fournis surtout par l'équité, par le bon sens, par la
 « volonté présumée des parties : qui donc oserait pré-
 « tendre que le voiturier s'était engagé à mettre le
 « voyageur à destination dans un état quelconque, mort
 « ou vif, fut-ce en morceaux ? Si l'on consultait l'intéressé
 « la réponse ne serait pas douteuse : en contractant
 « avec la Compagnie, il a entendu... arriver à bon port,
 « sans quoi il n'aurait certainement pas contracté. Or
 « dans notre droit moderne toutes les conventions sont
 « de bonne foi et produisent tous les effets que les parties
 « ont voulu y attacher; elles doivent être interprétées
 « non pas strictement comme la stipulation romaine,
 « mais équitablement, humainement. »

(1) V. Civile, 10 nov. 1884, *D. P.*, 1185-1-433 et Requêtes, 14 déc. 1903, *D. P.*, 1905-1-314.

(2) JOSSERAND, *op. cit.*, n° 887, p. 914.

Telle semble bien être, en effet, la seule justification de cette théorie de la responsabilité contractuelle du voiturier de personnes.

Cette conception est admise par la jurisprudence, sans distinction selon le mode de locomotion employé, et appliquée en particulier aux transports par automobile lorsqu'ils constituent l'exécution d'un contrat de transport (1), ce qui n'est pas douteux lorsqu'il s'agit d'un transport rémunéré.

Mais la question qui se pose est celle de savoir si l'on peut légitimement considérer un transport gratuit comme l'exécution d'un contrat de transport. C'est la question que nous allons examiner.

SECTION I

La gratuité est exclusive de la notion de contrat de transport.

L'article 1779 C. C. fait du transport de personnes ou de marchandises, tant par terre que par eau, une variété du contrat de louage d'ouvrage, et l'article 1710 C. C. dispose : « Le louage d'ouvrage est un contrat par lequel l'une des parties s'engage à faire quelque chose

(1) Civ., 16 mars 1921, *D. P.* 1921-1-203 et 25 juillet 22, *D. P.*, 23-1-209, Req. 23 mars 1925, *D. H.*, 25-330.

pour l'autre moyennant un prix convenu entre elles. »

La combinaison de ces deux textes aboutit donc à cette conclusion que le contrat de transport est un contrat synallagmatique dans lequel l'une des parties, le voiturier, s'engage à transporter l'autre à destination, celle-ci s'engageant en retour à payer le prix convenu.

Le prix est donc un élément constitutif du contrat de transport, un élément indispensable. Un transport pour lequel aucun prix n'est payé ne constitue pas plus un contrat de transport qu'une vente sans prix ne constituerait une vente : il n'y a pas contrat de transport au sens juridique du mot.

Nous sommes donc fondés à dire que lorsqu'un automobiliste transporte gracieusement un ami, il ne saurait être question de faire peser sur lui la responsabilité contractuelle qu'implique l'existence d'un pareil contrat. Tout au plus aurons-nous à examiner plus loin si, en l'absence d'un contrat de transport, un autre contrat, contrat à titre gratuit dont la nature reste à déterminer, ne lie pas les parties en pareil cas.

C'est pour l'absence de contrat de transport en matière de transport gratuit que se prononcent unanimement la jurisprudence, implicitement ou expressément (1).

La jurisprudence belge s'est prononcée dans le même

(1) Toulouse 22 juin 1914, *R. P. A.*, 1916-41; Trib. civ. Bonneville 24 juillet 1919, *R. P. A.*, 1920-53; Grenoble, 15 novembre 1921, *G. P.*, 1922-499; Nîmes, 19 mai 24, *R. P. A.*, 1924-277; Montpellier, 8 octobre 24, *D. P.*, 1925-2-41; Lyon, 23 mai et 10 juin 1925, *D. P.*, 26-2-121; Douai, 30 nov. 1925, *idem*, etc.

sens, pour cette même raison que « le contrat de transport n'est pas gratuit de sa nature (1) ».

Cette thèse, qui prétend voir dans le transport gratuit l'exécution d'un contrat de transport, n'a pas eu plus d'écho en doctrine qu'en jurisprudence. Seul M. Esmein a émis un doute sur l'intention du législateur de faire du titre onéreux un élément essentiel du contrat de transport, et il cite à l'appui de cette opinion certains cas de transports à titre gratuit qui sont néanmoins considérés comme constituant l'exécution de véritables contrats de transports (2).

Ceci nous amène à préciser la notion de transport gratuit.

SECTION II

De la notion de transport gratuit.

Certains cas de transport, qui présentent toutes les apparences de la gratuité, sont cependant considérés comme ayant à leur base un contrat de transport. Il en est ainsi du voyageur muni d'un permis, transporté, sans bourse délier, par une entreprise de transports, une Compagnie de chemins de fer par exemple. Il est indé-

(1) Première Instance, Liège, 12 février 1924, *Rev. Demeur.*, 1925-207.

(2) Esmein, note sous Civ., 15 juin 1926, S. 1926-1-249.

niable qu'en délivrant un permis de circulation gratuite pour un parcours situé sur son réseau, la Compagnie de chemins de fer s'est obligée juridiquement envers le titulaire du permis, et celui-ci est en droit d'exiger l'exécution de cette obligation : il y a contrat de transport, obligation contractuelle d'amener le voyageur sain et sauf à destination.

La jurisprudence a même décidé qu'un accident survenu sur le réseau d'une Compagnie à un voyageur circulant gratuitement en vertu d'un permis délivré par une autre Compagnie, engage, néanmoins, la responsabilité contractuelle de la Compagnie sur le réseau de laquelle l'accident s'est produit, dès lors que cette dernière avait admis le voyageur dans l'un de ses trains (1).

En pareil cas le contrat n'est donc même plus constaté par un titre délivré par le transporteur et constatant son engagement : le contrat s'est formé uniquement par le fait matériel de l'admission du voyageur dans les trains de la Compagnie déclarée contractuellement responsable. Tout au plus peut-on dire que cette Compagnie s'est tacitement substituée dans le contrat à la Compagnie qui avait délivré le permis afin d'achever d'exécuter l'obligation souscrite par cette dernière.

Cette hypothèse du permis de circulation gratuite peut se présenter en matière de transport par automobile effectué par une entreprise. La situation sera la

(1) Civile, 22 février 1926, *D. H.*, 26-194.

même : il y aura obligation juridique de transporter le titulaire du permis, et obligation tacitement acceptée par le transporteur de l'amener sain et sauf à destination.

Est-ce à dire que la notion de transport gratuit est conciliable avec la notion de contrat de transport, au sens juridique du mot?

Recherchons, en effet, quelle est la nature d'un transport ainsi effectué, s'il s'agit véritablement d'un transport gratuit.

Il est évident que les relations qui existent en pareil cas entre les parties n'ont rien de commun avec les relations qui unissent l'automobiliste et son invité. C'est par simple complaisance, par courtoisie, par amabilité que l'automobiliste a autorisé ou invité le passager à monter dans sa voiture : invitation ou autorisation purement désintéressées, transport véritablement gratuit.

Rien de pareil en ce qui concerne le transport, sans bourse délier, d'un voyageur par une entreprise de transports.

Qu'il s'agisse de transport par automobiles ou par voie ferrée, pareilles entreprises ne sont pas destinées à transporter gratuitement, par simple amabilité désintéressée, certains voyageurs arbitrairement choisis. La gratuité du transport n'est qu'apparente.

Il y a d'abord les cas — ce sont les plus nombreux — où le voyageur transporté gratuitement est lié avec l'entreprise de transports par un autre contrat dont l'exécution justifie le transport du voyageur. Le trans-

port gratuit ne constitue plus alors qu'un élément du contrat principal à titre onéreux qui lie les parties, et possède lui-même le caractère onéreux. Il en est ainsi du transport des ingénieurs et des médecins de l'entreprise, des ouvriers qui doivent se rendre sur les chantiers de l'entreprise pour y travailler. Ces transports, bien que gratuits en apparence, participent au titre onéreux du contrat auquel ils se rattachent (1).

Nous en dirons autant du transport des employés ambulants des Postes dans les chemins de fer : les Compagnies se sont engagées envers l'État par l'article 56 § 1^{er} de leur cahier des charges à effectuer ces transports qui ne sauraient par conséquent être considérés comme gratuits.

Quant aux permis de circulation délivrés aux familles des agents de la Compagnie, ils ne peuvent pas non plus être considérés comme donnant lieu à un transport véritablement gratuit : ils constituent un supplément de salaire accordé par la Compagnie à ses employés.

Et il en sera ainsi chaque fois que le transport, en apparence gratuit, trouvera sa raison d'être dans l'existence d'un contrat à titre onéreux auquel il se rattache.

La Cour de Grenoble a décidé (2) que la promenade facultative en bateau sur un lac souterrain, offerte aux touristes lors de la visite payante d'une grotte, constituait un véritable transport à titre onéreux engageant la responsabilité contractuelle du concessionnaire de

(1) V. JOSSERAND, *op. cit.*, p. 847, note 3.

(2) Grenoble, 15 mars 1921, *D. P.*, 1922-2-25.

la grotte en cas d'accident survenu pendant cette promenade.

Elle a décidé encore (1) qu'il y avait transport à titre onéreux dans le cas où un client, s'adressant à un restaurateur pour la confection d'un dîner à servir chez lui, se chargeait personnellement de transporter en automobile le personnel chargé de servir le dîner.

Ces deux exemples montrent quelle est la sévérité de la jurisprudence en ce qui concerne la reconnaissance du titre gratuit d'un transport.

Il y a cependant d'autres hypothèses de transport non payé dans lesquelles le titre onéreux est moins apparent. Ce sont les cas où le permis est délivré à des personnes qu'aucun autre contrat ne lie à l'entreprise de transports, par exemple à des journalistes, à des hommes politiques. Mais là non plus ce n'est pas par un mobile de complaisance désintéressée que l'on peut expliquer la gratuité apparente du transport. La délivrance du permis de circulation ne s'explique en pareil cas que par le fait que le voyageur, ou l'entreprise à laquelle il appartient, ou l'État qu'il sert, sont susceptibles de rendre certains services au transporteur, ou de lui procurer certains avantages. Ce n'est donc pas un service purement gratuit que rend le voiturier; le titre onéreux, bien que de façon plus détournée, a fait intrusion dans le contrat, et nous pouvons dire

(1) Grenoble, 27 octobre 1925, *D. H.*, 1925-677.

qu'il apparaît toutes les fois que le transport s'explique par un motif intéressé.

C'est ainsi que la Cour d'appel de Paris a décidé (1) que lorsqu'un constructeur d'automobiles prête une de ses voitures conduite par un de ses mécaniciens à un journaliste chargé d'organiser une course, et qu'en échange de ce bon procédé ce dernier promet de chercher un acquéreur pour la voiture prêtée et de faire pour la marque « un peu de publicité chaque fois que l'occasion s'en présentera », cette convention, du fait que le titre onéreux y apparaît, constitue un contrat de transport.

Il ne peut donc être question de transport gratuit, au sens propre du mot, du moment que le titre onéreux, de près ou de loin, et sous quelque forme que ce soit, intervient dans l'opération. « Le critérium décisif en la matière est fourni par l'intention des parties, par le mobile auquel obéit l'automobiliste. » (JOSSELAND, *Chronique D. H.*, 26, p. 21.)

C'est seulement si ce mobile est absolument désintéressé, « pur de tout alliage », que nous nous trouvons en présence d'un véritable transport gratuit.

Et les cas de transport en apparence gratuit, en réalité entachés d'une teinte onéreuse plus ou moins prononcée, et qui constituent pour cette raison de véritables contrats de transports, ne viennent pas contredire l'affirmation que la gratuité est exclusive de la notion de contrat de transport.

(1) Paris, 10 janvier 1927, *G. Trib.*, 27, 2-183.

CHAPITRE II

ÉTUDE DE LA THÈSE FAVORABLE A LA RECON- NAISSANCE DE L'EXISTENCE D'UN CONTRAT DE BIENFAISANCE

SECTION I

Exposé de la thèse.

Étant admis que le transport bénévole ne constitue pas un contrat de transport, la question se pose de savoir si l'on ne se trouve pas cependant en présence d'un contrat à titre gratuit qui, pour être différent du contrat de transport, n'en serait pas moins un contrat.

Il semble bien, en effet, que lorsqu'une personne accepte ou sollicite d'être transporté en automobile, l'automobiliste offrant ou acceptant, de son côté, d'effectuer gratuitement le transport, un contrat se forme entre les parties, contrat résultant de leur consentement réciproque et formé pour l'utilité d'une seule d'entre elles, le transporté.

Notre droit connaît cette espèce de contrat désin-

l'intéressé, dans lequel l'une seulement des parties assume une obligation, par complaisance : c'est le « contrat de bienfaisance », dans lequel, aux termes de l'article 1105 C. C., « l'une des parties procure à l'autre un avantage purement gratuit ».

La même conception de contrat à titre gratuit existait dans notre ancien droit. (V. POTHIER, *Traité des Obligations*, n° 12.)

Le Code civil a même spécialement étudié plusieurs contrats de ce type : le mandat gratuit, le dépôt gratuit et la gestion d'affaires.

Le contrat qui intervient entre l'automobiliste et son passager, en cas de transport gratuit, à la suite de leur consentement réciproque, serait donc un contrat du même type que ceux-ci, et soumis par conséquent à des règles analogues.

Est-il possible d'aller plus loin et de l'assimiler à l'un de ces contrats de bienfaisance prévus par le Code civil?

On peut songer à tenter cette assimilation avec le mandat et le dépôt gratuits.

L'idée d'un rapprochement entre ce contrat et celui de dépôt naît du fait que l'idée de dépôt est contenue dans le contrat de transport, tout au moins en matière de transport de marchandises. Le transport de marchandises apparaît, en effet, comme un contrat mixte entre le dépôt et le louage d'ouvrage.

Les membres de la Commission de rédaction du Code civil avaient même cru devoir s'en expliquer formellement en insérant dans le projet une disposition ainsi

conçue : « le marché fait par les voituriers par terre ou par eau est un contrat mixte qui participe de la nature du louage et du dépôt ». Cette disposition fut écartée comme ne présentant qu'un intérêt doctrinal et la prépondérance fut donnée à l'idée de louage d'ouvrage (1).

Mais ce que l'on peut dire des marchandises ne peut être retenu lorsqu'il s'agit des personnes. La « prise en charge » d'une personne ne saurait être assimilée au dépôt d'une vulgaire marchandise : l'idée de dépôt est absolument étrangère au transport de personnes.

Sera-t-il plus facile d'assimiler le transport gratuit au mandat ? La personne qui sollicite d'un automobiliste la faveur d'être transportée gratuitement, ou même qui accepte simplement l'offre qui lui est faite ne semble pas pouvoir être considérée comme donnant mandat à l'automobiliste de la transporter au lieu convenu. En effet, si l'article 1984 se contente de dire d'une façon générale que le mandat est l'acte par lequel une personne donne à une autre « le pouvoir de faire quelque chose pour le mandant et en son nom », la doctrine (2) et la jurisprudence (3) sont unanimes pour décider que l'objet du mandat, la « chose » que le mandataire doit faire au nom du mandant ne peut être qu'un acte juridique.

(1) Voir JOSSEFAND, *op. cit.*, p. 347, n° 359.

(2) V. AUBRY et RAU, *op. cit.*, tome VI, p. 153 et note 2 bis de M. Bardin, p. 154; PLANIOL et RIPERT, *op. cit.*, tome II, n° 2232.

(3) Cass., 2 janvier 1882, S., 1882-1-209; Cass., 14 avril 1886, S., 1887-1-76.

Or un transport ne constitue pas en lui-même un acte juridique : c'est un simple fait matériel.

Il est donc impossible de voir, dans l'accord de volontés qui a abouti au transport gratuit, un mandat.

Mais cette différence dans la nature du service rendu — fait matériel au lieu d'acte juridique — étant la seule qui sépare le transport gratuit du mandat, il apparaît que ces deux contrats, sans que l'on puisse confondre le premier dans le second, sont néanmoins analogues et très proches l'un de l'autre.

L'accord de volontés intervenu entre l'automobiliste et son passager constituerait donc un contrat *sui generis*, un contrat innommé du même type que les autres contrats de bienfaisance prévus par le Code civil, contrat très proche du mandat gratuit et soumis, par conséquent, à des règles analogues en ce qui concerne la responsabilité de celle des parties qui s'est obligée.

C'est à cette conclusion qu'aboutit M. Savatier (1) : « Le transporteur gratuit et la personne transportée sont liées par des liens analogues à ceux qui dérivent du mandat, contrat dont le transport gracieux ne diffère que par la nature du service rendu. »

La difficulté, nous l'avons vu, c'est l'imprécision à laquelle on se trouve réduit lorsque l'on cherche à définir ce contrat d'une manière précise. Cette définition on ne la trouve pas dans le Code civil; mais il est permis de penser que si le législateur de 1804 a passé sous

(1) SAVATIER, note *D. P.*, 1925-2-44.

silence la question de la responsabilité du transporteur bénévole, c'est simplement, ainsi que nous l'avons montré plus haut (1), parce qu'elle se posait très rarement à cette époque, et parce qu'elle n'a pris que récemment, avec l'énorme développement de la circulation automobile et la pratique de l'assurance de responsabilité, l'importance qu'elle possède aujourd'hui.

Le fait que ce contrat n'ait pas été défini par le législateur et rangé par lui à côté des autres contrats de bienfaisance n'est donc pas pour nous étonner et ne permet pas de conclure qu'on ne saurait placer ce contrat à côté de ceux-ci sans contrarier les intentions du législateur.

SECTION II

Des objections soulevées à l'encontre de l'existence d'un contrat de bienfaisance.

Cette thèse favorable à l'admission d'un contrat de bienfaisance a été battue en brèche par la majorité des auteurs et rejetée par la presque totalité de la jurisprudence, pour diverses raisons.

Nous ne citons que pour mémoire l'objection qui se fonde sur l'imprécision de la définition adoptée : « contrat innommé à titre gratuit ». Il est indéniable qu'il y a là

(1) V. *supra*, p. 2.

une analyse imparfaite et que la notion de contrat in-nommé est en elle-même assez nébuleuse : « Moyen commode de franchir les pas difficiles et non explication en soi suffisante », écrit M. Ricol (1).

Mais ce reproche d'imprécision ne porte que sur la netteté du résultat de l'analyse juridique, et non sur l'authenticité de ce résultat qui est la reconnaissance de l'existence d'un contrat à titre gratuit. Qu'on ne trouve pas ce contrat défini de manière précise dans le Code civil, cela n'a rien d'étonnant, nous l'avons vu, puisqu'il n'est devenu courant que de nos jours.

On a dit encore (2), d'une façon générale, que « lorsqu'il y a rapport mondain, il n'y a pas contrat », que « le rapport mondain exclut la responsabilité contractuelle ».

Il est certain, en effet, que les rapports entre l'automobiliste et son invité, qui sont uniquement à base d'amabilité et de courtoisie, présentent un caractère tout à fait spécial qui les différencie de ceux qui existent généralement entre deux co-contractants quelconques. Mais autre chose est de constater leur caractère spécial, autre chose de les faire sortir du domaine juridique pour les ranger dans celui des « mondanités » et de dire qu'ils sont exclusifs de la notion de contrat.

Quel sera d'ailleurs le critérium du « rapport mondain » ? De vaines tentatives ont été faites en Alle-

(1) RICOL, note *D. P.*, 26-2-121.

(2) DEMOGUE, *Traité des Obligations*, tome II, n° 564.

magne par Ihering et par Kohler pour le déterminer; le rapport mondain est en réalité une notion indéfinissable et essentiellement subjective.

Et d'ailleurs, on ne voit pas comment on pourrait faire échapper le rapport mondain, parce que rapport mondain, au droit commun, pour lui appliquer des règles spéciales qui d'ailleurs n'existent pas.

Il ne semble donc pas que l'existence de rapports de cet ordre entre l'automobiliste et son invité constitue un obstacle juridique sérieuse à la formation d'un contrat de bienfaisance entre ces personnes.

Mais d'autres objections plus embarrassantes ont été soulevées.

Il ne peut exister de contrat, a-t-on dit (1), parce qu'on ne trouve pas chez les prétendus contractants l'intention de s'obliger, de se lier juridiquement. Or l'intention de s'obliger est une condition indispensable à la formation des contrats (2).

« Tous les contrats, écrit M. Jossierand (*op. cit.*) impliquent par définition même, et de la part de toutes les parties, l'intention de se lier, l'*animus negotii contrahendi*, la volonté de faire une affaire, et l'on chercherait vainement une préoccupation de ce genre chez l'automobiliste qui fait monter dans sa voiture, par pure complaisance, un ami ou un quidam quelconque. Son état

(1) V. JOSSEMAND, *Chronique D. H.*, 1926, p. 22.

(2) V. AUBRY et RAU, *op. cit.*, tome IV, p. 477.

d'esprit est celui du voyageur qui aide son voisin à installer ou à descendre ses bagages, ou qui veille sur sa place momentanément abandonnée dans le compartiment d'un wagon; il rend un service, à titre gracieux, par pure complaisance, il ne fait pas une affaire, il demeure en dehors du domaine juridique. La position prise par le conducteur obligeant n'est pas différente de celle-là : elle est à base d'obligeance et non d'obligation ».

En premier lieu, comme le signale lui-même M. Josserand, ce raisonnement n'est évidemment pas valable dans les cas où l'intention de s'obliger est indiscutable dans l'esprit des parties, par exemple dans le cas où il existe un écrit exprès.

Mais même dans les cas où cette volonté de s'obliger ne s'est pas manifesté expressément par la rédaction d'un écrit — et c'est le cas le plus courant — le raisonnement ne semble pas absolument probant.

En ce qui concerne d'abord la « volonté de faire une affaire », en l'absence de quoi l'on prétend que l'accord des parties demeure en dehors du domaine juridique, il y a lieu de considérer qu'elle n'apparaît jamais que dans les contrats à titre onéreux; elle est absente, par définition même, de tous les contrats de bienfaisance qui n'en sont pas moins des contrats. Le fait que l'« on cherche vainement une préoccupation de ce genre dans l'esprit de l'automobiliste » et qu'« il rend un service à titre gracieux, par pure complaisance » n'implique donc en rien qu'il ne puisse se former de contrat en cas de transport bénévole; il prouve simplement qu'il ne peut

se former qu'un contrat de bienfaisance. Et l'on pourrait dire du mandataire et du dépositaire gratuits, aussi bien que du transporteur bénévole, que « leur état d'esprit est le même que celui du voyageur qui veille sur la place momentanément abandonnée de son voisin ».

Et, ensuite, il n'est pas certain que l'absence même de l'intention arrêtée des parties de se lier juridiquement prouve forcément qu'il ne peut naître un engagement d'ordre contractuel ou quasi contractuel entre l'automobiliste et son invité.

Dans la pratique, d'abord, on pourrait trouver des cas où un simple accord de volontés suivi de l'exécution de l'opération qui en faisait l'objet, sans qu'il existe cependant chez les parties la volonté arrêtée de s'obliger juridiquement, est néanmoins générateur d'obligations contractuelles. Si, par exemple, désirant me baigner dans une rivière, je confie à un ami certains objets pour le temps que j'abandonne mes vêtements, il y a simple accord de volontés, simple désir de rendre service chez l'ami obligeant, et non pas volonté arrêtée de s'engager juridiquement. C'est néanmoins un véritable contrat de dépôt qui se forme entre mon ami et moi, comportant pour mon ami l'obligation contractuelle de conserver et de rendre les objets déposés. Et la preuve en est que si, l'opération ayant eu des témoins et la valeur des objets déposés étant inférieure à 150 francs, j'arrive à établir en justice l'existence de cette opération, je serai titulaire d'une action qui sanctionnera cette obligation contractuelle du dépositaire de garder et de rendre.

En vain on objectera que ce raisonnement doit être

borné au contrat de dépôt qui est, de sa nature, un contrat réel, et qui se forme par le simple acte matériel de remise des objets déposés. La jurisprudence, en effet, a admis qu'un simple fait matériel, tel que le fait par une Compagnie de chemin de fer d'accepter dans un de ses trains un voyageur titulaire d'un permis délivré par une autre Compagnie, était générateur d'un véritable contrat de transport entre le voyageur et la Compagnie qui, sans aucun engagement constaté dans un titre quelconque délivré par elle, a donné accès dans un de ses trains à ce voyageur (1).

Un simple fait matériel résultant d'un accord de volontés peut donc être en lui-même générateur de contrat.

Bien plus, des obligations quasi contractuelles peuvent naître non seulement sans qu'il y ait chez les parties intention exprimée de s'engager juridiquement, mais encore sans qu'il y ait même un simple accord de volontés entre elles.

Le Droit Romain connaissait déjà cette sorte d'engagements sans convention, et Justinien signale certaines obligations qui naissent ainsi *quasi ex contractu* : Celles qui résultent de la gestion d'affaires, de la tutelle, de l'indivision, du paiement de l'indû et enfin l'obligation pour l'héritier de payer les legs (2).

Il en est de même dans notre droit. L'article 1370 § 1

(1) Civ., 22 février 26, *D. H.*, 1926-194, Voir *supra*, p. 14.

(2) *Institutes*, liv. III, titre 27.

C. C. dispose : « Certains engagements se forment sans qu'il intervienne aucune convention ni de la part de celui qui s'oblige ni de la part de celui envers lequel il s'est obligé. » Et le § 4 du même article prévoit que « ceux de ces engagements qui naissent d'un fait personnel à celui qui se trouve obligé résultent ou des quasi-contrats ou des délits et des quasi-délits.

Les deux types de quasi-contrats prévus par le Code civil sont la gestion d'affaires et le paiement de l'indû.

En ce qui concerne la première de ces deux opérations on ne peut pas dire que le gérant d'affaires n'a pas eu l'intention de faire naître des rapports d'obligation entre le maître de l'affaire, les tiers et lui-même, mais en agissant ainsi pour rendre service au maître de l'affaire il avait certainement à l'esprit tout autre chose que la volonté arrêtée de s'obliger. Quant au maître de l'affaire, qui a ignoré les agissements du gérant et qui n'y a pas consenti (en ce cas il y aurait mandat), il n'a évidemment pas accordé sa volonté à celle du gérant et des tiers avec qui celui-ci a traité; encore moins a-t-il eu l'intention de s'engager juridiquement vis-à-vis d'eux. Il n'en est pas moins obligé par les actes du gérant lorsque ces actes ont été utiles et que « l'affaire a été bien administrée » (article 1375 C. C.).

La volonté de faire naître une obligation juridique ne se rencontre pas non plus en cas de paiement de l'indû. Si, en effet, l'article 1376 C. C. dispose que « celui qui reçoit par erreur ou sciemment ce qui ne lui est pas dû s'oblige à le restituer à celui de qui il l'a indûment reçu », il n'en est pas moins vrai que celui qui reçoit par

erreur l'indû ne peut avoir à ce moment la volonté de s'obliger juridiquement à le restituer, et que cette volonté n'existe pas davantage au cas où l'accipiens est de mauvaise foi, sinon il n'accepterait pas le paiement qui lui est fait (1).

Si donc il y a en droit français de véritables obligations juridiques d'ordre quasi contractuel qui naissent en l'absence d'aucun accord de volontés entre celui qui s'oblige et celui qui est obligé, à plus forte raison devrait-on admettre qu'il s'en puisse former lorsqu'il y a accord de volontés entre les parties, malgré que celles-ci n'aient pas l'intention arrêtée de faire naître un contrat, surtout lorsque cet accord de volontés a été suivi de l'exécution de l'opération qui en faisait l'objet.

Mais les adversaires de la thèse qui soutient l'existence d'un contrat à titre gratuit ajoutent que, non seulement il n'y a pas volonté de s'obliger, mais encore qu'il ne se crée en fait aucune obligation juridique à la charge de l'une ou l'autre des deux personnes en présence; « et la preuve en est que si le conducteur, rétractant son offre aimable, se refuse à rendre jusqu'au bout le service espéré, son obligé serait mal fondé à se plaindre et à mettre en mouvement une responsabilité contractuelle qui n'a jamais existé (2). »

Et comme on ne conçoit pas de contrat qui ne fasse pas naître d'obligation, on en conclut que le transport

(1) V. COLIN et CAPITANT, *op. cit.* t. II, p. 254.

(2) JOSSERAND, *Chronique D. H.*, 1926, p. 21.

gratuit ne peut pas en lui-même constituer un contrat — sauf, bien entendu, le cas exceptionnel où un écrit constatera l'engagement pris par l'automobiliste, car il semble bien que dans ce cas l'engagement constitue une obligation dont le bénéficiaire pourra réclamer l'exécution. Mais en dehors de cette hypothèse, pas d'obligation, partant pas de contrat. Ce raisonnement a d'ailleurs été repris par plusieurs décisions de jurisprudence qui se prononcent contre l'existence d'un contrat en cas de transport bénévole (1). L'un de ces arrêts (Poitiers 1^{re} Chambre, 17 février 1925) précise même qu'il n'y a pas convention obligeant les parties, « l'invité n'étant pas plus en droit d'en exiger l'accomplissement par l'automobiliste que celui-ci d'obliger son compagnon à effectuer la route dans sa voiture ».

Constater ainsi qu'aucune obligation ne pèse sur la personne transportée, c'est simplement constater que le contrat, si contrat il y a, ne pourra être qu'unilatéral. Nous nous y attendions assez puisque c'est précisément la caractéristique des contrats de bienfaisance d'être unilatéraux.

Mais il est indéniable, d'autre part, que l'invité lui-même ne possède aucune action qui lui permette de contraindre l'automobiliste à tenir sa promesse. Que serait donc un contrat dénué de sanction ?

En vain dira-t-on que si l'automobiliste se refuse à

(1) Poitiers (1^{re} Ch.), 17 février 1925, *D. P.*, 25-2-41; Lyon (3^e Ch.), 30 décembre 1926, *D. H.*, 27-177; Grenoble, 15 novembre 1921, *G. P.*, 1922-499.

tenir sa promesse, il se pourra que la personne à qui cette promesse avait été faite obtienne de ce fait des dommages-intérêts. En effet, il faudra pour cela, en premier lieu, que le fait d'avoir promis et de ne pas tenir soit considéré par le juge des faits comme constituant une faute de l'automobiliste, et en second lieu, que cette faute ait causé à celui qui l'invoque un préjudice quelconque, conformément à l'article 1382 C. C.

Cette réparation sanctionnera donc la responsabilité délictuelle de l'automobiliste, et non sa responsabilité contractuelle.

M. Savatier (1) a répondu à cette objection, tirée de l'absence de sanction de l'obligation assumée par l'automobiliste, en disant que si le transporté à titre gratuit ne possède aucune action qui lui permette, en cas de refus, de contraindre l'automobiliste à effectuer le transport promis, « c'est que la convention dont il s'agit est résiliable *ad nulum* par l'une ou l'autre des parties ». Et il ajoute avec juste raison : « Loin d'exclure l'idée de contrat, cette constatation s'applique également à tous les contrats de même nature que le mandat gratuit. Bien que résiliables, le mandat et les contrats du même type imposent certaines obligations et une certaine responsabilité aux parties ».

Et, en effet, l'article 2004 C. C. dispose : « Le mandant peut révoquer sa procuration quand bon lui semble... » et l'article 2007 C. C. contient la disposition parallèle :

(1) SAVATIER, note sous Poitiers, 17 février 25, *D. P.*, 25-2-41.

« Le mandataire peut renoncer au mandat en notifiant au mandant sa renonciation. »

Chacune des deux parties peut donc se dégager à tout moment et par sa seule volonté. Il est vrai que l'article 2007 § 2 C. C. prévoit une sanction possible à la renonciation du mandataire : « Néanmoins si cette renonciation préjudicie au mandant, il devra en être indemnisé par le mandataire, à moins que celui-ci ne se trouve dans l'impossibilité de continuer le mandat sans en éprouver lui-même un préjudice considérable. »

Mais il apparaît bien que ce n'est pas là la sanction d'une obligation contractuelle : c'est la sanction de l'obligation générale de ne pas porter préjudice à autrui par sa faute, c'est la sanction de la responsabilité délictuelle de l'article 1382 C. C. — Cela résulte, sans aucun doute, de la rédaction du texte de l'article 2007 § 2 C. C. qui subordonne l'allocation de l'indemnité à l'existence d'un préjudice souffert par le mandant. Or, sur le terrain de la responsabilité contractuelle, point n'est besoin d'établir l'existence d'un dommage : cette responsabilité est encourue de plein droit en cas d'inexécution d'une obligation contractuelle.

Quant à la faute génératrice de la responsabilité délictuelle du mandant, elle résulte évidemment du fait de s'être engagé à remplir le mandat, puis d'y renoncer sans une raison sérieuse. C'est d'ailleurs pour cette raison que l'article 2007 C. C. exonère le mandant de cette responsabilité lorsque l'exécution du mandat lui aurait fait éprouver à lui-même « un préjudice considérable ». Dans cette hypothèse, en effet, on ne peut plus considé-

rer qu'il y a faute délictuelle à refuser de continuer le mandat.

Au contraire, cette éventualité d'un préjudice considérable ne saurait en aucun cas justifier une exonération de la responsabilité qui résulte de l'inexécution d'une obligation contractuelle.

Cette sanction, d'ordre purement délictuel, est donc en réalité la même que dans l'hypothèse du transport gratuit.

Il est certain que chaque fois que le refus non sérieusement motivé de l'automobiliste causera un préjudice à la personne qu'il avait promis de transporter, l'automobiliste sera condamné à réparer ce préjudice, car le fait de promettre et de ne pas tenir, sans qu'une raison sérieuse justifie ce refus, constitue certainement une faute au sens de l'article 1382 C. C., de la même façon que constitue une faute le fait d'accepter un mandat puis d'y renoncer, toutes les fois que ce manquement n'a pas pour cause la crainte d'un grave préjudice causé à soi-même.

Quant aux actions juridiques qui pourront naître, après la formation du mandat, dans la personne du mandant, du mandataire et des tiers, elles ne naîtront qu'au cours de l'exécution du mandat, ou après cette exécution, et elles auront pour générateur, non le contrat de mandat lui-même, mais les actes juridiques effectués par le mandataire au nom du mandant, ou encore le fait que l'exécution du mandat a causé des frais au mandataire, ou enfin le fait que le mandataire a mal exécuté la mission qui lui avait été confiée.

L'engagement du mandataire n'est donc, en lui-même, ni plus ni moins sanctionné que l'engagement de l'automobiliste qui a promis de transporter gratuitement quelqu'un. Et cependant le mandat est bien un contrat.

L'objection tirée de l'absence de sanction de l'engagement de l'automobiliste, d'où s'ensuivrait une absence d'obligation juridique, et par conséquent de contrat, n'est donc pas décisive et ne permet pas de conclure que le transport gratuit ne peut en lui-même constituer un contrat.

Il semble au contraire que rien, ni dans le droit positif ni dans les principes reçus, ne s'oppose à ce que le transport gratuit soit envisagé comme constituant un contrat de bienfaisance analogue au mandat et au dépôt gratuits.

SECTION III

Des conséquences de l'existence d'un contrat de bienfaisance en cas de transport gratuit.

Ces conséquences, en ce qui concerne la responsabilité civile de l'automobiliste transporteur bénévole, doivent être envisagées à un double point de vue : en premier lieu au point de vue de la charge de la preuve ; et, ensuite, à celui de l'étendue de cette responsabilité.

§ 1. — CONSÉQUENCES AU POINT DE VUE
DE LA CHARGE DE LA PREUVE

La nécessité de protéger l'intégrité corporelle du voyageur apparaît la même en cas de transport gratuit et en cas de transport rémunéré. D'autre part, nous sommes dans les deux cas en présence de contrats qui ont pour objet une opération identique : le transport d'une personne d'un point à un autre. L'opération à effectuer étant la même, il paraît légitime de concevoir que la façon de l'effectuer sera également la même. Il semble donc, *a priori*, que l'obligation contractuelle de sécurité mise par la jurisprudence à la charge du transporteur rémunéré, comme sous-entendue dans le contrat de transport, subsistera en matière de transport gratuit. C'est, en effet, l'opinion la plus communément adoptée.

Cette conséquence de l'existence d'un contrat en cas de transport bénévole semble même si évidente à M. Ricol (1) qu'il l'admet sans envisager qu'elle puisse être discutée.

Admettre ainsi qu'en cas d'accident survenu à son invité, c'est la responsabilité contractuelle de l'automobiliste qui se trouve engagée, c'est décharger l'invité, demandeur à l'instance, du fardeau de la preuve. Comme

(1) RICOL, note, *D. P.*, 26-2-121.

en cas de contrat de transport proprement dit, la victime de l'accident n'aura à prouver que le fait constitutif du dommage, c'est-à-dire le fait matériel de l'accident, qui n'est jamais contesté.

La plus grande facilité lui est donc donnée pour obtenir réparation, et l'automobiliste ne pourra s'exonérer de la responsabilité de plein droit qui pèse sur lui qu'en établissant que l'accident est dû à un cas fortuit ou de force majeure, ou à une cause étrangère : faute de la victime ou d'un tiers.

Une difficulté se présente lorsque c'est non pas le transporté lui-même, parce qu'il est décédé des suites de l'accident, mais ses proches parents qui intentent contre l'automobiliste une action en dommages-intérêts.

Cette action des parents n'est pas basée, comme celle de la victime, sur l'inexécution d'une obligation contractuelle de sécurité, car le contrat à titre gratuit intervenu était pour eux *res inter alios acta*.

Leur action est basée uniquement sur le préjudice matériel ou moral qu'ils ont subi en perdant un des leurs. Cette action, de même que le préjudice qu'elle vise à réparer, a donc un caractère strictement personnel. C'est ainsi qu'une transaction passée entre le transporteur et la victime de l'accident avant son décès des suites de cet accident n'est pas opposable aux parents, vis-à-vis de qui elle est *res inter alios acta*, parce qu'ils invoquent non pas le droit à réparation de la victime décédée, mais leur droit personnel à obtenir

réparation du préjudice qu'ils ont personnellement souffert (1).

Nous sommes donc, en cas d'action intentée par les parents, sur le terrain de la responsabilité délictuelle. La seule solution présentant un caractère juridique serait de décider qu'en pareil cas la charge de la preuve incombe aux parents de la victime demandeurs à l'instance.

La jurisprudence, tout au moins en matière de transport rémunéré, s'est cependant prononcée en sens contraire (2).

Pareille solution semble difficilement conciliable avec la logique.

Cette opinion, suivant laquelle une obligation contractuelle de sécurité vis-à-vis du transporté pèse sur le transporteur bénévole, est très contestable.

Il n'est pas du tout évident que cette obligation soit implicitement contenue dans le contrat à titre gratuit comme elle l'est, au regard de la jurisprudence, dans le contrat de transport proprement dit. Cette obligation, en effet, ne découle pas nécessairement du fait qu'il y a transport. La preuve en est que c'est seulement à une époque récente que la jurisprudence de la Cour de cassation en a dégagé l'existence en matière de transport

(1) Civile, 21 avril 1913, *S.*, 1914-1-5.

(2) Arrêt précité et Grenoble, 25 mars 1925, *D. P.*, 1925-2-137.
Note Ripert,

rémunéré (1); encore ne l'a-t-elle fait qu'après bien des hésitations (2).

Mais ce sont surtout les arguments mêmes par lesquels on a justifié l'existence de cette obligation en matière de transport payant qui nous portent à douter qu'elle doive subsister en cas de transport désintéressé.

On a dit, pour la justifier, que le voyageur qui paye pour être transporté n'aurait certainement pas consenti à ce contrat s'il avait pu supposer que le transporteur ne s'engageait pas à l'amener sain et sauf à destination. (Il est d'ailleurs permis de penser que le transporteur, qui tire un bénéfice du service qu'il rend, doit, lui aussi, envisager l'obligation d'en garantir la bonne exécution.)

Or, les contrats, dans notre droit, sont de bonne foi et doivent faire naître des obligations dans la mesure où l'exige la volonté des parties contractantes. Cette obligation de sécurité qui résulte de la volonté présumée des parties, sans laquelle le contrat n'aurait pas été conclu, doit par conséquent être considérée comme implicitement contenue dans le contrat de transport (3).

On a enfin invoqué l'équité, l'idée d'équilibre des profits et des charges (4) : cette obligation de garantir la bonne exécution du transport est la contre-partie du bénéfice que le voiturier tire de cette opération.

(1) Civile, 21 novembre 1911, *D. P.*, 1913-1-249, note Sarrut.

(2) Voir Civile, 10 novembre 1884, *D. P.*, 1885-1-433 et Requêtes, 14 décembre 1903, *D. P.*, 1905-1-314.

(3) JOSSERAND, *op. cit.*, p. 914 n° 887.

(4) *Idem.*

Ces arguments sont-ils encore valables en matière de transport gratuit? En ce qui concerne l'argument essentiel, la volonté présumée des parties, il nous semble, au contraire, assez rationnel de penser que le transporteur bénévole se refuserait certainement à rendre, sans aucun espoir de profit, un service qui, même en l'absence d'une faute commise, pourrait avoir pour lui des conséquences gravement onéreuses. Jamais, s'il supposait qu'une responsabilité de plein droit pèserait sur lui en cas d'accident, il ne consentirait à effectuer un pareil transport. Quant au transporté, il ne peut raisonnablement supposer que l'automobiliste qui lui rend, uniquement par complaisance, un service désintéressé, acceptera néanmoins d'en supporter toutes les conséquences en cas d'accident, et alors même qu'aucune faute ne serait relevé contre lui.

Il devient donc impossible de considérer cette obligation de sécurité comme sous-entendue entre les parties et tacitement acceptée.

Il est même certain que l'on serait plus proche de la vérité psychologique en disant que l'automobiliste n'a consenti au contrat qu'à la condition, sous-entendue entre les parties, que le service par lui rendu gratuitement ne pourra avoir pour lui aucune conséquence onéreuse — à moins évidemment de faute lourde de sa part, puisqu'on ne peut jamais s'exonérer des conséquences de cette faute. Ce serait donc à une véritable acceptation des risques par le transporté gratuit qu'amènerait la même analyse psychologique, par laquelle on a justifié l'existence de l'obligation de sécurité en ma-

tière de transport à titre onéreux. Nous nous bornons pour le moment à signaler ce résultat, la question de l'acceptation des risques devant faire l'objet d'une étude spéciale.

On a même mis en doute, pour la même raison, la légitimité de cette obligation contractuelle de sécurité dans de véritables contrats de transports à titre onéreux, lorsque les risques exceptionnels, présentés par le mode de transport employé et dont l'usage ne s'imposait pas forcément, permettent de dire que celui qui s'y est volontairement exposés les a tacitement acceptés, par exemple lorsqu'il s'agit de transport par avion. En pareil cas, « plutôt que d'affirmer l'existence de cette obligation comme conséquence nécessaire de la nature juridique du contrat, écrit M. Ripert, on pourrait, en se fondant sur la volonté probable des parties, l'exclure de certains contrats à raison de l'intention des contractants (1). »

Quant à l'idée d'équité, l'idée d'équilibre entre les profits et les charges, il est évident qu'elle ne peut conduire à faire peser sur celui qui rend un service gratuit la lourde charge d'une responsabilité de plein droit. L'idée de justice a, au contraire, amené le législateur à atténuer la responsabilité des personnes qui, mues par une intention désintéressée, s'engagent par contrat de bienfaisance.

Il semble donc très difficile de soutenir le maintien,

(1) RIPERT, note sous Grenoble, 25 mars 25, *D. P.*, 25-2-137.

en cas de transport bénévole, de cette rigoureuse obligation de sécurité à la charge du transporteur.

Cette opinion est d'ailleurs professée par M. Josserand qui, dans son ouvrage : *Les Transports en Service intérieur et en Service international*, semblait disposé à admettre la thèse du contrat de bienfaisance, qu'au contraire il a rejetée dans une chronique au *D. P.*, 1926, p. 21.

« En l'absence d'un prix de transport, écrit-il (1), il n'y a pas contrat de transport. Il est vrai que cette constatation laisse place à la reconnaissance d'un contrat à titre gratuit, mais il ne semble pas possible de rattacher à cette opération une obligation de sécurité absolue ou limitée à la charge de l'auteur de la complaisance qui en serait ainsi bien mal récompensé. »

Il est donc très douteux que la reconnaissance d'un contrat à titre gratuit ait pour effet de charger l'automobiliste d'une obligation de sécurité et, par conséquent, de faire peser sur lui une responsabilité d'ordre contractuel en cas d'accident.

Il ne semble donc pas que l'existence d'un contrat de bienfaisance, en cas de transport gratuit, doive produire d'effet en ce qui concerne la charge de la preuve. Il paraît préférable d'admettre qu'en cas d'accident, ce sera au transporté à établir l'existence d'une faute à l'encontre de l'automobiliste, conformément au droit commun.

(1) JOSSERAND, *op. cit.*, p.935, n° 895.

§ 2. — CONSÉQUENCES DE L'EXISTENCE D'UN CONTRAT
DE BIENFAISANCE AU POINT DE VUE DE L'ÉTENDUE
DE LA RESPONSABILITÉ DE L'AUTOMOBILISTE

La question se pose maintenant de savoir avec quelle rigueur le juge devra apprécier l'exécution de cette obligation contractuelle de transport assumée par l'automobiliste, de savoir quels soins, quelle vigilance l'automobiliste sera tenu d'y apporter. C'est à ce point de vue que l'existence d'un contrat de bienfaisance en cas de transport gratuit aboutit aux conséquences les plus intéressantes en ce qui concerne la responsabilité du transporteur bénévole.

*A) Justification en principe d'une allénuation de
responsabilité.*

Dans les dispositions qu'il a consacrées à ceux des contrats à titre gratuit qu'il a étudiés, le législateur de 1804 s'est, en effet, montré particulièrement indulgent en ce qui concerne l'exécution de l'obligation unilatérale assumée par simple complaisance désintéressée.

S'agit-il du dépositaire? L'article 1927 C. C. le déclare tenu d'« apporter dans la garde de la chose déposée les mêmes soins qu'il apporte dans la garde des choses qui lui appartiennent ».

En ce qui concerne le mandataire, l'article 1992 C. C.

dispose : « Le mandataire répond non seulement du dol, mais encore des fautes légères qu'il commet dans sa gestion. Néanmoins, la responsabilité relative aux fautes est appliquée moins rigoureusement à celui dont le mandat est gratuit qu'à celui qui reçoit un salaire. »

Enfin le gérant d'affaires, aux termes de l'article 1374 C. C. est « tenu d'apporter à la gestion de l'affaire tous les soins d'un bon père de famille. Néanmoins les circonstances qui l'ont conduit à se charger de l'affaire peuvent autoriser le juge à modérer le montant des dommages-intérêts qui résulteraient de la faute ou de la négligence du gérant ».

La lecture de ces textes montre que l'indulgence du législateur en matière de contrat à titre gratuit s'est manifestée de deux façons. Tantôt cette bienveillance se manifeste dans l'appréciation du degré de diligence dont l'obligé est redevable, dans l'appréciation de la gravité de la faute nécessaire à faire naître la responsabilité de l'obligé. C'est le cas du dépôt et du mandat gratuits. Le dépositaire ne répondra que de la faute qu'il ne commettrait pas dans la garde de ses choses propres; la gravité de sa faute est donc envisagée *in concreto*, par rapport à lui-même, par rapport à sa prudence et à sa vigilance habituelles, au lieu d'être envisagée *in abstracto*, par rapport à un type abstrait, le « bon père de famille », comme elle le serait si le législateur s'en était tenu au droit commun de l'article 1135 C. C.

Cette solution est traditionnelle. Admise en droit

romain (1), elle était également celle de l'ancien droit (2). Domat l'explique par le fait que le dépositaire rend un service gratuit.

De même pour le mandataire, en ce qui concerne la « responsabilité relative à ses fautes », c'est-à-dire le degré de diligence dont il est redevable, l'article 1992 § 2 C. C. commande au juge de se montrer moins rigoureux lorsque le mandat est gratuit que lorsqu'il est rémunéré. Cette disposition aboutit donc, en somme, à une exonération de la responsabilité du mandataire en cas de faute légère.

Tantôt, au contraire, la bienveillance du législateur à raison de la gratuité du service rendu s'est manifestée sous la forme d'une atténuation éventuelle du montant des dommages-intérêts : le gérant d'affaires, tenu quasi contractuellement d'apporter à l'affaire dont il s'est chargé « tous les soins d'un bon père de famille », répondra de la faute légère appréciée *in abstracto*, c'est-à-dire de toute faute que n'aurait pas commis un « bon père de famille » ; mais le législateur a permis en ce cas au juge de tenir compte des circonstances de l'espèce pour modérer le montant des dommages-intérêts alloués.

Le législateur s'est donc, en somme, montré plus indulgent à l'égard du dépositaire et du mandataire à titre gratuit qu'à l'égard du gérant d'affaires, responsable de sa *culpa levis in abstracto*.

(1) V. GIRARD, *Droit romain*, p. 652.

(2) DOMAT, liv. I, tit. VII, sect. III, nos 1 et 2.

Cette différence peut s'expliquer par le fait que le déposant et le mandant ont librement consenti au contrat, qu'il leur était loisible de choisir la personne à qui ils donneraient leur confiance, que par conséquent il dépendait d'eux de la choisir habile et diligente (1); tandis que dans le cas de la gestion d'affaires, c'est le gérant qui, de sa propre autorité et sans le consentement de l'intéressé, a pris en main l'affaire d'autrui : il est légitime d'exiger de lui une diligence égale à celle d'un « bon père de famille », car le maître de l'affaire, qui ne l'a pas choisi, ne saurait supporter les conséquences de ses maladresses et imprudences.

En ce qui concerne la situation qui nous occupe, celle du passager qui a sollicité ou accepté d'être gracieusement transporté en automobile, il est bien évident que ce passager a pu choisir la personne à qui il se confiait, et qu'il lui appartenait, par conséquent, de ne se confier qu'à un conducteur prudent et habile. D'autre part, nous avons vu que le contrat librement consenti qui intervient en pareil cas entre l'automobiliste et son passager est très proche du mandat dont il diffère uniquement par la nature du service qui en est l'objet : fait matériel au lieu d'acte juridique (2).

C'est donc un régime de responsabilité analogue à celui du mandataire à titre gratuit qu'il conviendra d'appliquer au transporteur bénévole en ce qui concerne

(1) V. PORTALIS, Séance du Conseil d'État du 28 nivôse, an XII. Fenet, tome XIV, p. 484.

(2) Voir *supra*, p. 22.

les fautes commises dans l'exécution de l'opération qui fait l'objet du contrat.

L'automobiliste transporteur bénévole devra donc être exonéré des conséquences de ses fautes légères.

Et d'ailleurs, l'exonérer de sa faute légère appréciée *in concreto*, comme le dépositaire gratuit, aboutit à ce résultat de l'exonérer de toutes ses fautes légères, puisqu'il est présent dans l'automobile qu'il conduit pour transporter son invité : en cas d'accident, il en est victime tout aussi bien que son passager, et la faute légère qu'il a pu commettre en ce cas, il l'a commise aussi bien en ce qui concerne son propre intérêt qu'en ce qui concerne l'intérêt de ce passager.

B) Que faut-il entendre par exonération, pour l'automobiliste, de la responsabilité de ses fautes légères.

Par exonération de la responsabilité des fautes légères, il semble bien qu'on doive entendre exonération non seulement de ces fautes très légères et presque inévitables que commettent tous les automobilistes même prudents et agissant en quelque sorte « en bons pères de famille », fautes qui constituent la « monnaie courante de la circulation automobile », mais encore des diverses fautes et imprudences légères dont peuvent se rendre coupables les conducteurs dans une circulation normalement rapide.

C'est donc de sa seule faute grave que devra répondre l'automobiliste en cas de transport gratuit. Faute

grave, disons-nous, et non pas faute lourde, comme on l'a souvent écrit. La faute lourde, en effet, c'est la faute équipollente au dol, la faute que ne commettrait un homme même très ignorant, très imprudent et très maladroit. Limiter aux conséquences d'une pareille faute, la responsabilité de l'automobiliste aboutirait presque à supprimer complètement cette responsabilité, car seuls quelques énergumènes de la route, candidats au suicide se verraient déclarés responsables des accidents qu'ils auraient provoqués. En tout cas ce serait certainement outrepasser l'indulgence dont le législateur a entendu faire preuve à l'égard des personnes qui s'obligent par simple complaisance.

On objectera que cette notion de « faute grave », faute dépassant les petites imprudences habituelles sans atteindre cependant la faute lourde assimilable au dol, constitue une notion bien peu orthodoxe et assez vague.

Mais il ne faut pas oublier que ce problème de l'appréciation de la gravité des fautes constitue une simple question de faits. Il y a là, en réalité, une simple question de mesure dans l'appréciation souveraine des faits par le juge qui, dans chaque espèce, devra résoudre pour le mieux le problème. Cette question de fait sera d'ailleurs souvent très délicate à résoudre. Ainsi le même fait pourra, suivant les circonstances de l'espèce, constituer une faute légère ou, au contraire, une faute grave génératrice de responsabilité. Par exemple, l'excès de vitesse pourra être considéré comme une faute légère lorsqu'il aura été commis en rase campagne, sur une route libre

et non accidentée. Il devra, au contraire, être considéré comme une imprudence grave lorsqu'il aura été commis dans une agglomération, ou sur une route encombrée et dangereuse, ou rendue glissante par la pluie ou le verglas.

On peut admettre aussi qu'il y aura lieu de distinguer suivant que le transport a été seulement accepté ou au contraire sollicité par le transporté. Nous ne pensons pas que cette distinction présente de l'intérêt en ce qui concerne la question de savoir s'il y a ou non contrat de bienfaisance. Mais il n'est pas impossible de penser qu'elle puisse influencer sur l'étendue de la responsabilité de l'automobiliste. On pourrait à ce sujet songer à appliquer au transporteur bénévole une règle analogue à celle que l'article 1928 édicte à l'égard du dépositaire dont la responsabilité, aux termes de cet article, doit être appréciée « avec plus de rigueur si le dépositaire s'est offert lui-même à recevoir le dépôt ». Il semble, en effet, assez légitime de considérer que la responsabilité de l'automobiliste transporteur bénévole, tout atténuée qu'elle doive être dans tous les cas, soit néanmoins appréciée avec plus ou moins d'indulgence suivant que cet automobiliste a simplement cédé aux sollicitations de son passager, ou qu'il lui a, au contraire, spontanément offert la promenade au cours de laquelle il l'a blessé ou tué.

Il est donc impossible de fixer des règles précises pour la responsabilité du transporteur bénévole. Tout, dans ce problème, est affaire de mesure, de modération, d'appréciation. Un principe domine : l'indulgence à

l'égard du transporteur bénévole, l'exonération de la responsabilité de ses fautes légères; l'application de ce principe appartient au juge; c'est à lui d'apprécier dans chaque espèce si la faute commise est ou n'est pas suffisamment grave pour devenir génératrice de responsabilité civile.

C) Objection soulevée contre la possibilité de l'exonération de la responsabilité des fautes légères en cas de transport de personnes.

Une objection, contre la possibilité d'exonérer l'automobiliste transporteur bénévole de personnes de la responsabilité de ses fautes légères, a été tirée de la constatation qu'une pareille faute, d'où résulte une atteinte à l'intégrité corporelle du transporté, constitue un délit pénal, tandis que la faute commise par le mandataire ou le dépositaire ne constitue qu'un délit civil. L'automobiliste, auteur d'un accident de personnes, pourra être poursuivi devant le juge répressif pour coups et blessures ou pour homicide involontaires. Or sa faute, même la plus légère, devra être considérée par le juge répressif comme constitutive de délit pénal. En effet, l'article 319 du Code pénal qui énumère minutieusement toutes les fautes qui engagent la responsabilité pénale de l'auteur de blessures ou homicide involontaire, énumère les fautes les plus légères que celui-ci peut commettre : « maladresse, inattention, négligence ou inobservation des règlements ».

Toute faute, même légère, de l'automobiliste entraînera donc pour lui, en cas de poursuites correctionnelles, une condamnation pénale. Et, conclut-on, le juge civil ne pourra, sans méconnaître l'autorité de la chose jugée au criminel, débouter la victime de sa demande en réparation civile du préjudice corporel causé par l'accident.

Comme, d'autre part, on ne saurait faire dépendre le droit à réparation civile du transporté du fait que le transporteur a été ou n'a pas été l'objet de poursuites correctionnelles, il est impossible, dans tous les cas, de l'exonérer de la responsabilité civile de ses fautes légères.

Il ne nous semble pas que le principe de l'autorité sur le civil de la chose jugée au criminel constitue un obstacle insurmontable à l'exonération de la responsabilité civile de fautes légères constitutives de délit pénal. Il faut, en effet, limiter ce principe à la portée qu'il doit avoir. Et cette portée a été ainsi définie par la Cour de cassation (1) : « Le principe d'après lequel les décisions de la justice répressive ont au civil l'autorité de la chose jugée à l'égard de tous doit être entendu en ce sens qu'il n'est pas permis au juge civil de méconnaître ce qui a été nécessairement et certainement décidé par le juge criminel. »

On peut donc affirmer que « la juridiction civile statuera en pleine indépendance toutes les fois qu'elle

(1) Civile, 30 novembre 1898 (deux arrêts), *D. P.*, 99-1-74, note Sarrut — Civile, 18 mars 1913, *D. P.*, 1915-1-5.

le pourra faire sans contredire le jugement criminel (1) ».

Dans l'hypothèse du transport gratuit, lorsque le juge répressif condamne le transporteur par application des articles 319 et 320 Code pénal pour blessures ou pour homicide involontaires, il décide seulement que ce transporteur bénévole a commis une faute légère. Là se borne ce qu'il a « nécessairement et certainement décidé ».

Le juge civil ne contredira pas la décision du juge répressif si, tout en constatant comme lui qu'il y a eu faute légère, il refuse d'accorder réparation du préjudice causé pour ce motif qu'en matière de fautes commises dans l'exécution d'un contrat de bienfaisance la faute légère n'est pas génératrice de la responsabilité civile de son auteur.

La décision du juge civil ne contredirait la décision du juge criminel que si elle se refusait à reconnaître dans l'activité du transporteur bénévole l'existence d'une faute légère. Mais il est permis au juge civil, sans méconnaître l'autorité de la chose jugée au criminel, de décider que cette faute légère est insuffisante, en cas de contrat à titre gratuit, à justifier l'allocation de dommages-intérêts.

Bien qu'aucun principe juridique ne s'y oppose, il peut cependant sembler paradoxal qu'une faute qui est constitutive de délit pénal puisse ne pas être considérée

(1) AUDINET, *de l'Autorité sur le civil de la chose jugée au criminel*, Thèse, Poitiers, 1883.

comme constitutive de délit civil. Mais il faut se rappeler que la condamnation pénale et la réparation civile ont un caractère absolument distinct et un but tout différent.

« Une action injuste peut porter atteinte à deux intérêts distincts, l'intérêt privé et l'intérêt social (1) ». Ce sont ces deux intérêts distincts qu'ont pour but de satisfaire respectivement la réparation civile et la condamnation pénale : la peine a pour but de satisfaire l'intérêt social et vise au maintien de l'ordre public et à l'amendement du condamné par la punition ; la réparation civile a pour but de satisfaire l'intérêt privé et constitue un simple règlement entre patrimoines. Comme le fait remarquer M. Esmein (2), « si l'ordre public exige une sanction, il suffit qu'il y en ait une, celle qui constitue la peine. Sans doute la réparation civile peut avoir et a souvent, en fait, le caractère de peine, mais elle est avant tout un règlement d'intérêts privés, et elle doit avoir strictement ce caractère lorsqu'une peine est prononcée. Dès lors, le fait que l'acte dommageable constitue une infraction pénale ne s'oppose donc nullement à l'application des règles admises par ailleurs quant à la responsabilité civile ».

Le fait que la faute légère de l'automobiliste transporteur bénévole constitue, en cas d'accident de personnes, une infraction à la loi pénale ne saurait donc

(1) BEUDANT, « De l'autorité du criminel sur le civil », *Rev. Crit.*, 1864, p. 492.

(2) ESMEIN, note sous *Civ.*, 15 juin 1926, *S.*, 1926-1-249.

empêcher le juge civil d'appliquer à sa responsabilité le principe d'exonération de la responsabilité des fautes légères commises dans l'exécution d'un contrat de bienfaisance.

SECTION IV

Jurisprudence.

Cette thèse favorable à la reconnaissance d'un contrat de bienfaisance en cas de transport bénévole n'a été admise en France que par un très petit nombre de décisions (1), qui d'ailleurs ont été généralement infirmées en appel.

Bien que cette thèse semble actuellement bénéficier d'un léger regain de faveur (2), on peut dire que la jurisprudence française l'a presque unanimement écartée; la plupart des décisions la rejettent implicitement, en n'envisageant la question de la responsabilité civile de l'automobiliste transporteur bénévole que sur le terrain de la responsabilité délictuelle, un certain nombre

(1) Bayonne, 6 mai 1913, *R. P. A.*, 1920, p. 225; Seine, 19 mai 1925, *R. P. A.*, 1925, p. 439; Saint-Étienne, 28 juillet 1921, *R. P. A.*, 1922, p. 33; Avignon, 22 octobre 1924, *D. H.*, 1924-710.

Les deux dernières décisions infirmées en appel respectivement par : Lyon, 14 octobre 1922, *R. P. A.*, 1922, p. 33 et par Nîmes, 14 décembre 1925, *D. P.*, 26-2-121 (7^e espèce).

(2) Dijon, 14 juin 1927, *D. H.*, 1927-440.

la repoussent de façon expresse. Parmi ces dernières décisions, les unes se contentent de la rejeter purement et simplement (1), les autres justifient généralement cette solution par l'absence d'obligation juridique sanctionnée à la charge de l'automobiliste (2).

D'une façon générale, on peut dire que cette idée de contrat à titre gratuit, bien qu'elle ne nous semble heurter aucun texte ni aucun principe juridique reçu et qu'elle conduise à des solutions satisfaisantes, n'a eu aucun écho en jurisprudence.

La jurisprudence belge semble, au contraire, s'être en partie ralliée à cette idée de contrat à titre gratuit que consacrent plusieurs décisions (3).

(1) Lyon (2^e ch.), 10 juin 1925, *D. P.*, 26-2-121; Lyon (1^e ch.), 23 mai 1925, *D. P.*, 26-2-121; Nîmes, 14 décembre 1925, *D. P.*, 26-2-121; Orléans, 23 février 1927, *D. H.*, 27-295.

(2) Poitiers (1^{re} ch.), 17 février 1925, *D. P.*, 25-2-41; Lyon (3^e ch.), 30 décembre 1926, *D. H.*, 27-177; Grenoble, 15 novembre 1921, *G. P.*, 1922-499.

(3) 1^{re} Instance, Bruxelles, 13 février 25, *Rev. Demeur*, 1925, p. 38; 1^{re} Instance, Anvers, 2 avril 25, *Rev. Demeur*, 1925, p. 122; Saint-Gilles, 3 février 1926, *Bull. Ass.*, 1926, p. 108; Liège, 5 novembre 1926, *Rev. Demeur*, 1926 p. 283.

CHAPITRE III

DE LA CONCEPTION DÉLICTUELLE DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE DE L'AUTOMOBILISTE TRANSPORTEUR BÉNÉVOLE

I

Quel est le texte applicable ?

La thèse suivant laquelle la responsabilité civile de l'automobiliste transporteur bénévole est une responsabilité d'ordre purement délictuel, ou plus exactement quasi-délictuel, a été consacrée par une jurisprudence presque unanime. Mais une divergence s'est produite sur le point de savoir quelles étaient les règles applicables à cette responsabilité délictuelle :

Devait-on appliquer la règle générale formulée dans l'article 1382 C. C. et mettre ainsi le fardeau de la preuve à la charge du transporté demandeur à l'instance ? Y avait-il lieu, au contraire, de faire peser sur l'automobiliste la responsabilité de plein droit du fait des choses

inanimées que la jurisprudence fait découler de l'article 1384 § 1 C. C. ?

PRÉLIMINAIRE

COMMENT SE POSE LA QUESTION A L'HEURE ACTUELLE ?

La question que nous venons de poser ne se présentait pas il y a quelques années de la même façon qu'aujourd'hui.

Un grand nombre de Tribunaux et de Cours d'appel se refusent, en effet, à distinguer la situation de la personne gratuitement transportée et blessée durant le transport, de la situation du tiers blessé sur la route par le passage fortuit d'une automobile. Appliquant dans les deux cas le même régime de responsabilité, ces juridictions font donc dépendre la solution de la question qui nous occupent du régime appliqué à l'automobiliste en cas de dommage causé aux tiers rencontrés sur la route.

Or, chacun sait que sur ce dernier point la jurisprudence a fortement évolué durant ces dernières années.

Nous rappellerons très succinctement cette évolution.

Depuis la fin du siècle dernier (1), la jurisprudence a accoutumé de voir dans l'alinéa 1^{er} de l'article 1384 C. C.

(1) Voir Civile, 16 juin 1896, *D. P.*, 1897-1-433.

un principe général de responsabilité de plein droit du fait des choses inanimées que l'on a sous sa garde.

En ce qui concerne l'application de cette responsabilité à l'automobiliste, gardien de son automobile, la presque totalité des Tribunaux et des Cours d'appel et la Cour de cassation elle-même (1) avaient admis la solution suivante :

Arguant de ce que la responsabilité de plein droit prévue par l'article 1384 § 1 C. C. ne pouvait jouer qu'en dehors des cas où l'accident était imputable à l'activité du propriétaire de la chose, laquelle activité était régie au point de vue de la responsabilité civile par l'article 1382, ces juridictions distinguaient soigneusement les cas où il y avait « fait de l'homme » de ceux où il y avait simplement « fait de la chose » et n'appliquaient qu'à ces derniers l'article 1384 § 1 C. C.

Il y avait « fait de la chose » lorsque l'accident était dû à un vice propre de l'automobile, rupture d'un organe par exemple, ou lorsque l'accident avait été causé par une voiture abandonnée : dans tous ces cas, en effet, l'accident ne pouvait être attribué à l'activité de l'automobiliste.

L'accident survenait-il, au contraire, alors que l'automobile était conduite par son propriétaire, soumise, par conséquent, à la direction de l'homme et obéissant à toutes les impulsions qui lui étaient données ? Si l'acci-

(1) Cass. 22 mars 1911, *D. P.*, 1911-1-355; Cass. 27 nov. 1918, *S.*, 1921-1-353.

dent n'était pas dû à un vice constaté de la machine, il ne pouvait provenir que d'une faute commise dans la manœuvre par le conducteur. Il y avait alors non plus « fait de la chose », mais « fait de l'homme », et l'article 1384 § 1 C. C. était considéré comme inapplicable en l'espèce; c'était à la victime à prouver la faute de l'automobiliste pour obtenir réparation : tâche la plupart du temps impossible.

Cette jurisprudence, violemment critiquée, attaquée par les auteurs (1) et l'opinion publique, et qu'un projet de loi avorté avait même essayé de battre en brèche en 1907, se maintint jusqu'en 1924.

Mais, confirmant la tendance qui s'affirmait de plus en plus et répondant aux vœux des auteurs, un arrêt de la Cour de cassation du 29 juillet 1924 (D. P. 25-1-5) vint renverser cette jurisprudence en décidant qu'il n'y avait pas lieu de distinguer entre le « fait de la chose » et le « fait de l'homme » et qu'en cas d'accident, la responsabilité de plein droit édictée par l'article 1384 § 1 C. C. était encourue dans tous les cas par l'automobiliste.

Cette décision se justifiait logiquement par le fait que la jurisprudence admet comme base de cette responsabilité de l'article 1384 § 1 C. C. une présomption de faute dans la garde de la chose inanimée (2), fait propre au gardien et non à la chose gardée.

Un grand nombre de Cours et de Tribunaux se confor-

(1) Voir Wahl, *Rev. Trimest^{lle} D. Civil* 1908, p. 6.

(2) Cass. 15 mars 1921, S., 1922-1-100 et Cass. 12 janvier 1927, D. H., 1927-81.

mèrent à la solution donnée par la Cour de cassation (1). En matière administrative le Conseil d'État consacrait également cette jurisprudence (2).

Nous n'envisagerons pas ici les arguments qui peuvent être invoqués pour ou contre cette solution ; ce n'est pas l'objet de la présente étude. Nous n'envisagerons plus loin quelques-uns de ces arguments que parce qu'ils sont susceptibles d'influer sur la solution de la question qui nous occupe : la responsabilité en cas de transport gratuit.

L'arrêt du 29 juillet 1924 précité, qui intervenait dans une espèce où, selon la distinction jusque là accoutumée, il y avait « fait de l'homme », ne se prononçait pas de façon expresse sur la légalité de l'application de l'article 1384 § 1 faite en l'espèce par la Cour d'appel dans l'arrêt incriminé. Il se bornait à déclarer, conformément à la jurisprudence antérieure (3) que la présomption de faute édictée par l'article 1384 § 1 C. C. est irréfragable et que l'automobiliste ne peut s'en exonérer par la preuve qu'il n'a commis aucune faute, preuve que la Cour d'appel avait admise à tort comme cause d'exonération.

L'arrêt de la Cour de cassation du 29 juillet 1924 ne se prononçait donc qu'implicitement pour l'applica-

(1) Voir liste dans la *Gazette du Palais* du 8 février 1926.

(2) Conseil d'État, 22 décembre 1924, *D. H.*, 25-30 ; Conseil d'État, 9 novembre 1925, *D. H.*, 26-10.

(3) Cass. 19 janvier 1914, *S.*, 1914-1-128.

bilité dans tous les cas de l'article 1384, un léger doute subsistait.

Tirant argument de cette ambiguïté (1), ou même contestant la légalité de l'arrêt en ce qu'il aurait outrepassé le texte de la loi et empiété sur le domaine du législateur (2), une partie de la jurisprudence (3) s'obstina à appliquer l'article 1384 § 1 exclusivement dans les espèces où le dommage était dû à un « fait de la chose » selon la distinction jusque là accoutumée.

Des divergences se produisirent même au sein de certaines Cours d'appel entre les différentes Chambres de ces Cours. Et lorsque ces juridictions assimilaient la personne transportée au tiers rencontré, au point de vue de la responsabilité de l'automobiliste, les mêmes divergences se reproduisaient en matière de dommages causés aux personnes gratuitement transportées. C'est ainsi que de deux arrêts rendus à une journée d'intervale par la Cour de Poitiers en matière de transport bénévole par automobile, le premier (4) respecte l'ancienne distinction et applique l'article 1382 C. C., le second (5) la rejette et applique l'article 1384 § 1 C. C.

(1) Trib. Civ. Bordeaux, 9 décembre 1924, *D. H.*, 25-18.

(2) Angers, 10 juin 1925, *D. H.*, 25-551; Nîmes, 9 janvier 1925, *D. P.*, 25-2-41 (6^e espèce).

(3) Arrêts ci-dessus et Trib. Civ. Lyon, 3 janvier 1925, *D. P.*, 25-2-41 (5^e espèce); Rennes, 16 juin 1925, *D. H.*, 25-508; Nancy, 22 juillet 1925, *D. H.*, 25-568; Trib. Civ. Vienne, 22 janvier 25, *D. H.*, 25-215; Seine, 21 février 25, *D. H.*, 25-190, etc.

(4) Poitiers (1^{re} ch.), 17 février 1925, *D. P.*, 25-2-41;

(5) Poitiers (2^e ch.), 18 février 1925, *D. P.*, 25-2-41.

Un arrêt de la Chambre des Requêtes de la Cour de cassation du 21 février 1927 (D. H. 1927-133) est venu confirmer l'arrêt de cette même Chambre du 29 juillet 1924 précité, et détruire toute ambiguïté.

« Attendu, dispose-t-il, que la loi, pour la présomption
« de faute qu'elle édicte, ne distingue pas suivant que
« la chose qui a causé le dommage était ou non actionnée
« par la main de l'homme; qu'il suffit qu'ils s'agisse d'une
« chose soumise à la nécessité d'une garde à raison des
« dangers qu'elle peut faire courir à autrui. »

L'automobiliste, d'après la jurisprudence actuelle de la Chambre des Requêtes, est donc responsable de plein droit et dans tous les cas du dommage par lui causé aux tiers rencontrés sur la route.

Néanmoins cette solution n'est pas encore définitive. L'arrêt de la Chambre des Requêtes du 21 février 1927 n'a pas brisé toutes les résistances qui s'étaient élevées contre l'arrêt de 1924 et, contrairement à ce que l'on pouvait attendre, n'a pas ramené l'unité dans la jurisprudence des Cours d'appel.

La Cour de Lyon, saisie comme Cour de renvoi par l'arrêt de la Chambre des Requêtes, a, dans son audience solennelle du 7 juillet 1927, maintenu le point de vue de la Cour d'appel de Besançon et appliqué l'article 1382 C. C. (1).

« Attendu, dispose cet arrêt, que l'article 1384 § 1 doit être limité au cas où l'accident est survenu par le

(1) Lyon (audience solennelle), 7 juillet 27, D. H., 1927-423.

fait d'une chose et a sa cause dans le défaut de garde et de surveillance et non dans l'imprudence ou l'impéritie de la direction. »

La question ne sera donc définitivement tranchée que par l'arrêt des Chambres Réunies de la Cour de cassation.

Il serait téméraire de préjuger de la décision qui sera rendue par les Chambres Réunies; mais il faut constater néanmoins que la jurisprudence actuelle de la Chambre des Requêtes, favorable à l'application la plus étendue de l'article 1384 § 1 à l'automobiliste, est le résultat et l'aboutissement d'une tendance qui s'est fait sentir de plus en plus nettement depuis une vingtaine d'années, et qu'elle constitue une solution depuis longtemps réclamée par les auteurs. Nous n'avons pas à apprécier ici la valeur sociale ni le bien-fondé juridique de cette opinion, de cette tendance : nous la constatons simplement, et nous en induisons que cette jurisprudence a quelques chances de se voir maintenue.

La nécessité pratique de rendre l'automobiliste responsable de plein droit des dommages qu'il cause aux tiers circulant sur la route est admise d'une façon générale par presque tous les auteurs. Les critiques de la jurisprudence actuelle portent presque uniquement sur la valeur légale de l'application de l'article 1384 § 1 à tous les accidents d'automobile, même aux cas où il y a « fait de l'homme », et non sur l'opportunité de cette solution.

Il n'est donc pas impossible de supposer que si les Chambres Réunies de la Cour de cassation infirmaient, parce qu'illégale, la jurisprudence de la Chambre des

Requêtes, une intervention législative viendrait, dans un avenir plus ou moins lointain, à l'exemple de ce qui s'est passé dans la plupart des pays étrangers (1), donner à cette jurisprudence la base solide que d'aucuns jugent lui faire défaut dans l'état actuel des textes.

Il y a lieu de remarquer, d'ailleurs, qu'une loi est venu réglementer de façon précise la responsabilité civile des exploitants d'aéronefs : aux termes de l'article 53 de la loi du 31 mai 1924 relative à la Navigation aérienne, l'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou par les objets qui s'en détacheraient, aux personnes et aux biens situés à la surface.

En matière de circulation automobile, la réglementation législative de la responsabilité civile des automobilistes est depuis longtemps réclamée, et plus vivement encore à l'heure actuelle, en raison des discussions et des désaccords qu'a fait naître la jurisprudence récente de la Chambre des Requêtes. Il semble donc que l'on soit en droit d'attendre le texte législatif qui fixera de manière précise cette responsabilité et coupera court à toutes les discussions, y compris celles qu'a soulevées la question du transport gratuit.

(1) Loi allemande du 3 mai 1909; loi autrichienne du 9 août 1908; loi italienne du 30 juin 1912; loi fédérale suisse du 10 février 1926.

Toutes ces lois, qui réglementent d'une façon générale la responsabilité civile des automobilistes, les déclarent responsables de plein droit des dommages par eux causés aux tiers rencontrés sur leur route.

En tout cas, en l'état actuel des choses et sans connaître la décision future de la Cour de cassation, il nous faut constater comme un fait une tendance très nette en faveur de l'application sans restriction de l'article 1384 § 1 à l'automobiliste qui cause un dommage au tiers rencontré sur sa route. C'est d'ailleurs ce régime de responsabilité de plein droit qui a généralement été consacré par les lois étrangères (voir note (1) page 65).

Cette jurisprudence de la Cour de cassation a eu sa répercussion en matière de dommages causés par les automobilistes non plus aux tiers rencontrés, mais aux personnes gratuitement transportées.

Beaucoup de Tribunaux et de Cours d'appel, comme nous l'avons dit, se refusent, en effet, à faire une différence entre ces deux situations et appliquent dans les deux cas la même solution.

La jurisprudence de ces juridictions a, par conséquent, évolué d'une manière parallèle en matière de dommages causés aux personnes gratuitement transportées.

Étant donné que presque tous les Tribunaux, avant l'arrêt de 1924, et quelques-uns d'entre eux même depuis cette date, n'ont appliqué la présomption de faute de l'article 1384 C. C. qu'au cas de « fait de la chose », ces juridictions, en cas de dommage causé à la personne transportée, ont appliqué à l'automobiliste transporteur bénévole l'article 1382 C. C. pour cette raison que, durant le transport qui a occasionné l'accident, l'automobile est sous la conduite de l'automobiliste et obéit aux impulsions qui lui sont données par la main de l'homme.

Dans ces conditions, l'accident survenu ne peut être imputé qu'à une faute de manœuvre, à un « fait de l'homme », toutes les fois qu'il n'est pas dû à un vice constaté de l'automobile.

L'arrêt de la Cour de cassation du 21 février 1927 n'ayant pas rallié les juridictions encore dissidentes et n'ayant pas établi l'unité de jurisprudence, les juridictions, qui s'obstinent à maintenir l'ancienne distinction du « fait de l'homme » et du fait de la chose, continueront pour cette raison à appliquer l'article 1382 C. C. au transporteur bénévole, bien qu'elles assimilent la situation du tiers transporté à celle du tiers rencontré sur la route.

En ce qui concerne la recherche, que nous allons faire, du régime de responsabilité applicable à l'automobiliste transporteur bénévole, nous ne ferons évidemment pas état de ces décisions qui rejettent en pareil cas l'application de l'article 1384 uniquement pour cette raison que l'accident, survenu durant que la voiture était conduite, est dû à un « fait de l'homme » (1), car ces décisions sont basées sur une distinction actuellement rejetée par la Cour de cassation.

D'ailleurs, la question de savoir s'il faut appliquer l'article 1382 ou l'article 1384 en matière de transport

(1) Grenoble, 15 mars 1921, *D. P.*, 26-2-121 (1^{re} espèce); Montpellier, 8 oct. 1924, *D. P.*, 25-2-41 (1^{re} espèce); Poitiers (1^{re} ch.), 17 février 25, *D. P.*, 25-2-41 (7^e espèce); Nîmes, 9 janvier 1925, *D. P.*, 25-2-41 (6^e espèce); Pau, 5 janvier 1925, *D. H.*, 25-617; Seine, 21 février 1925, *D. H.*, 25-190.

gratuit ne se pose que si l'on admet la jurisprudence actuelle de la Chambre des Requêtes.

Si les Chambres Réunies de la Cour de cassation, dans l'arrêt qu'elles seront appelées à rendre, rejetaient le pourvoi qui a été formé, c'est-à-dire si elles se prononceraient pour le maintien de la distinction entre les cas où l'accident est dû à un « fait de la chose » et ceux où il est dû à un « fait de l'homme », la question ne se poserait plus : seul l'article 1382 C. C. serait applicable, en dehors de l'hypothèse d'un vice constaté de la machine, puisque la voiture est conduite pendant le transport.

La seule question qui puisse se poser, celle que nous allons chercher à résoudre, est donc celle-ci :

Étant admis par hypothèse que l'article 1384 § 1 C. C. est applicable dans tous les cas aux accidents causés par les automobilistes aux tiers rencontrés sur la route, y a-t-il lieu d'assimiler à cette situation celle de l'automobiliste qui cause un dommage à l'invité qu'il transportait gracieusement dans sa voiture, et d'appliquer, par conséquent, au transporteur bénévole, la présomption de faute de l'article 1384 § 1 ? Doit-on, au contraire, considérer les deux situations comme différentes et appliquer à l'automobiliste qui cause un dommage à son invité non plus l'article 1384 C. C., comme s'il s'agissait d'un tiers quelconque, mais le principe général de responsabilité délictuelle formulé dans l'article 1382 ?

C'est cette question que nous allons examiner.

SECTION I

Thèse favorable à l'application de l'article 1384, § 1, C. C.

§ 1. — JUSTIFICATION DE CETTE OPINION

L'argument essentiel des partisans de cette opinion est le suivant :

« Si le voyageur transporté à titre gratuit n'est pas un contractant, il est nécessairement un tiers, et dès lors il doit être traité comme tel. » — « ...en distinguant trois situations juridiques : celle du voyageur payant, celle du voyageur bénévole et celle du véritable tiers, on tombe dans l'arbitraire et on établit dans la catégorie des tiers une sous-distinction contraire à la tradition et à la raison (1) ».

On peut dire d'ailleurs, d'une façon plus précise, que le texte de l'article 1384 C. C. ne comporte aucune distinction en ce qui concerne les tiers qui subissent un dommage du fait des choses qui font l'objet d'une garde.

Par conséquent, dit-on, établir une distinction entre les tiers suivant qu'ils ont subi le dommage alors qu'ils se trouvaient dans l'automobile comme invités ou qu'ils

(1) JOSSERAND, *D. H.*, 26 Chronique p. 21.

l'ont subi sur la route par suite du passage de l'automobile, c'est ajouter à la loi, « c'est introduire dans la loi une distinction que son texte ne comporte pas (1) ».

§ 2. — CONSÉQUENCES JURIDIQUES DE L'APPLICATION DE L'ARTICLE 1384 § 1

Comme on le sait, appliquer à l'automobiliste l'article 1384 § 1 C. C., c'est le remettre pieds et poings liés aux mains de son adversaire. Celui-ci n'aura aucune preuve à faire, car le fait constitutif du dommage, l'accident, n'est jamais contesté. Mais, ce qui est plus gravé, l'automobiliste ne pourra pas s'exonérer de la responsabilité qui pèse sur lui en prouvant qu'il n'a commis aucune faute : la présomption de faute contenue dans l'article 1384 § 1 C. C. est irréfragable et n'admet pas la preuve de l'absence de faute; elle ne tombe que devant la preuve, rapportée par l'automobiliste, d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère : faute de la victime ou d'un tiers ayant seule occasionné l'accident (2). Preuve que l'automobiliste ne pourra faire que très rarement et que ne facilite pas la sévérité extrême de la jurisprudence en ce qui concerne l'admis-

(1) Lyon, 14 octobre 1922, *R. P. A.*, 1922 p. 33; Lyon (2^e Ch.), 10 juin 25, *D. P.*, 26-2-121 (5^e espèce); Lyon (3^e Ch.), 30 décembre 26, *D. H.*, 27-177.

(2) Cass., 19 janvier 1914, *S.* 14-1-128; Cass., 29 juillet 1924, *D. P.*, 25-1-5.

sion d'un événement de route au rang de cas fortuit. Ni l'éclatement (1), ni même le dérapage sur sol mouillé (2) ne sont considérés comme des cas fortuits.

C'est donc une responsabilité extrêmement lourde qui va peser de plein droit sur l'automobiliste en cas d'accident, conséquence gravement onéreuse d'un service gracieusement rendu.

Il y a d'ailleurs lieu de préciser que cette responsabilité de plein droit, étant basée sur une présomption de faute dans la garde de la chose, ne s'attache pas à la qualité de propriétaire, mais à celle de gardien de l'automobile (3). La question se pose alors de savoir si, en préposant quelqu'un à la garde matérielle de la chose, le propriétaire en abandonne la garde au point de vue de l'article 1384, et si, en cas d'accident, cette responsabilité pèsera sur lui ou sur le détenteur de la chose. Cette question offre surtout un intérêt doctrinal : pratiquement, le propriétaire sera toujours responsable des actes de son préposé par application de l'article 1384 § 4. La question offre cependant un intérêt pratique dans le cas où le préposé, agissant en fraude et en dehors de ses fonctions, invite un ami à faire une promenade dans la voiture de ses patrons, car, en pareil cas, l'article 1384 § 4, n'est plus applicable.

(1) Caen, 26 novembre 1924, *D. H.*, 25-33; *Trib. Civ.*, Seine, 13 mai 1924, *R. P. A.*, 24-282; Paris, 9 mai 1925, *G. Trib.*, 12 août 1925.

(2) Paris, 12 juillet 1913, *G. Palais*, 15 oct. 1913.

(3) Cass., Requêtes, 12 janvier 1927, *D. H.*, 27-81.

Les avis sont partagés. En doctrine, quelques voix semblent favorables à cette idée que le propriétaire conserve la « garde juridique » de la chose inanimée bien qu'il en ait perdu la détention matérielle : si le préposé commet une faute en faisant un usage abusif de la chose qui lui est confiée, cette faute est due à un défaut de surveillance du commettant, à une faute commise par lui dans la garde de la chose (1).

La jurisprudence est partagée. Elle n'a pas toujours admis la même solution suivant qu'il s'agit d'un dommage causé à un tiers rencontré par le préposé dans l'usage abusif qu'il faisait de l'automobile, ou, au contraire, d'un ami que le préposé a invité à monter avec lui en fraude et à l'insu du patron. Dans le premier cas, elle a parfois admis qu'il y avait faute dans la garde de l'automobile à la charge du patron (2), et dans le second cas, elle n'a fait peser la faute que sur le préposé infidèle : par conséquent, si celui-ci a agi en dehors des fonctions auxquelles il était employé, son invité n'aura aucun recours contre le patron pour obtenir réparation du dommage subi en cas d'accident survenu pendant le transport fautif (3). C'est d'ailleurs une question sur laquelle nous reviendrons.

(1) V. MAZEAUD « La Faute dans la Garde » *Rev. Trim., D. Civil* 1925, p. 840.

(2) Requêtes, 17 novembre 1913, *D. P.*, 1920-1-156.

(3) Requêtes, 19 mai 1924, *D. H.*, 24-410.

SECTION II

Application préférable de l'article 1382 C. C.

§ 1. — L'ABSENCE DE DISTINCTION DANS LE TEXTE DE L'ARTICLE 1384 N'EST PAS UN ARGUMENT DÉCISIF

Le fait que le texte de l'article 1384 ne prévoit pas de distinction entre la situation du tiers transporté et celle du tiers rencontré sur la route est tout à fait normal. Comme nous l'avons déjà exposé (1), les problèmes de responsabilité civile en cas d'accident survenu pendant le transport gratuit d'un invité ne se présentaient que très rarement en 1804 et n'ont pris leur importance actuelle que récemment. Ce qui serait surprenant, ce serait que le législateur de 1804 eût prévu les problèmes que pose la circulation moderne, son intensité, sa rapidité et ses dangers, qu'il eût prévu, d'autre part, l'application qui serait faite à ces problèmes de l'article 1384 § 1 par un arrêt du 29 juillet 1924, c'est-à-dire cent vingt années après la promulgation du Code civil.

Il est même permis de penser que ce législateur eût été fort étonné si on lui avait appris que son intention, en promulguant l'article 1384 C. C. était de rendre respon-

(1) V. *supra*, p. 2.

sable de plein droit les conducteurs de véhicules quelconques en cas d'accident. Le silence de l'article 1384 C. C. au sujet de la distinction qui nous occupe ne saurait être considéré comme un argument décisif en faveur de l'applicabilité de l'article 1384 au transporteur bénévole.

Ce qu'il importe de savoir, c'est si la situation du tiers transporté gratuitement est assimilable à celle du tiers rencontré sur la route au point de vue de l'application de l'article 1384, si elle renferme les idées qui sont à la base de la responsabilité du fait des choses inanimées, ou si, au contraire, ne les renfermant pas, elle exige raisonnablement l'application des règles du droit commun en matière de preuve.

§ 2. — L'ARTICLE 1384 EST INAPPLICABLE AU CAS DE TRANSPORT GRATUIT, QUI NE CONTIENT AUCUNE DES IDÉES PROPRES A EXPLIQUER ET JUSTIFIER L'APPLICATION DE CE TEXTE.

Voyons d'abord, pour l'opposer à celle du transporté, quelle est la situation du tiers qui, placé sur le passage d'une automobile, en a subi un dommage.

Dans la très grande majorité des cas, ce tiers lésé est dans l'impossibilité pratique d'obtenir réparation si l'on exige de lui, conformément à l'article 1382 C. C. qu'il prouve la faute de l'automobiliste. Les accidents d'automobile se produisent toujours avec une grande rapidité, presque toujours sans que la victime se soit

rendu compte de ce qui se passait. D'autre part, il est fréquent que ces accidents se produisent en l'absence de témoins dont les dépositions pourraient permettre au juge de se faire une opinion sur les circonstances de l'événement et sur la culpabilité éventuelle de l'automobiliste. La victime, ignorante des circonstances de l'accident, sans témoignage pour l'aider à établir la faute de l'automobiliste, est désarmée : le seul moyen de lui venir en aide est de la décharger du fardeau de la preuve.

Mais cet argument, mis constamment en avant jusqu'en 1924, n'est qu'un argument de nécessité pratique qui serait, à lui seul, insuffisant pour justifier un renversement arbitraire de la charge de la preuve. Ce qu'il importe de savoir, c'est si les principes juridiques et les textes existants permettent de venir en aide à la victime désarmée en rendant l'automobiliste responsable de plein droit des dommages par lui causés. Nous nous trouvons en face de la situation suivante : la victime de l'accident, principale intéressée en l'affaire, y est intéressée malgré elle ; ce tiers rencontré sur la route n'est pour rien dans la mise en circulation du véhicule qui l'a blessé ou tué. « Il a subi passivement le choc d'une force qu'il n'avait pas contribué à déclencher, dont il ne profitait pas, dont il serait injuste de lui faire supporter définitivement le poids (1). »

(1) JOSSEMAND, note sous *Lectoure*, 10 avril 25, *D. P.*, 1925-2-105.

Quant à l'automobiliste, au contraire, c'est lui qui de sa propre initiative et dans son propre intérêt a « déchaîné la force » dont le tiers a été la passive victime; et c'est lui aussi qui en tire tout le profit : il est juste qu'il en supporte les conséquences.

Or ce sont précisément ces idées : idée économique de profit, idée de risque, idée de justice qui sont à la base de la responsabilité de plein droit de l'article 1384 § 1. En effet, s'il est possible de voir dans l'article 1384 une présomption de faute à la charge du gardien de la chose inanimée, si l'on peut nier qu'il y ait là une application de la théorie du risque créé, une responsabilité basée sur la propriété, il n'en est pas moins évident que l'idée profonde, l'idée maîtresse, qui sert de base et de justification à cette responsabilité du fait des choses, est cette idée que la personne qui crée par sa propre initiative une situation dont elle tire tout le profit et qui peut être dangereuse pour les tiers doit aussi en supporter les conséquences dommageables plutôt que les tiers qui ne sont pour rien dans la survenance des dommages par eux subis.

Il est donc légitime et conforme à l'esprit de la loi d'appliquer à l'automobiliste, qui cause un dommage à un tiers rencontré sur sa route, la responsabilité de plein droit de l'article 1384 § 1 : toutes les idées par lesquelles on peut expliquer et justifier cette responsabilité se trouvent ici réunies.

En est-il de même lorsque le dommage a été subi par une personne transportée gratuitement ?

Tandis que le tiers rencontré n'était pour rien dans

la création du risque, le tiers transporté, en acceptant ou en sollicitant de prendre place à bord de l'automobile a, par sa propre volonté, directement contribué à la mise en circulation de la chose, à la création du risque dont il a été victime.

En second lieu, au contraire du tiers rencontré, le tiers transporté profite personnellement de ce risque qu'il a contribué à créer. Souvent, même, il est seul à en tirer profit, car dans beaucoup de cas l'automobiliste n'a effectué le voyage que dans le seul but de lui rendre service.

Enfin, on ne voit guère comment on pourrait invoquer l'idée de justice lorsqu'il s'agit de favoriser par un régime exceptionnel des règles de la preuve, l'action en justice de celui qui prétend faire grief à son bienfaiteur des conséquences d'un service qui lui a été gracieusement rendu. L'idée de justice conduit au contraire à une atténuation de responsabilité.

Par conséquent, aucune des idées qui expliquent et justifient la règle exceptionnelle de preuve, la présomption de faute de l'article 1384 § 1 ne se retrouvent ici.

La situation du tiers rencontré et celle du tiers transporté sont donc absolument différentes, et même, pourrait-on dire, opposées. Les arguments valables dans la première perdent leur poids et même se retournent dans la seconde; les raisons légitimes qu'il y a d'appliquer l'article 1384 dans le premier cas, aboutissent au contraire à justifier l'inapplicabilité de texte dans le second. La responsabilité de plein droit du fait des choses ne peut être comprise que comme un remède à la situa-

tion des tiers qui, victimes involontaires d'un risque qu'ils n'ont pas créé et dont ils ne tirent pas profit, ne pourraient néanmoins obtenir la réparation à laquelle l'équité leur donne droit si la loi ne les déchargeait du fardeau de la preuve. Mais ce serait déformer la loi et la détourner de son but, ce serait rendre inexplicable et injustifiable la règle exceptionnelle de preuve contenue dans l'article 1384 que de l'appliquer à des cas où le dommage a été subi par un individu qui a contribué à créer la situation dont il souffre, qui en profitait, et qui s'est volontairement exposé à subir le dommage qui en est résulté.

L'application de l'article 1384 § 1 au cas de transport gratuit nous apparaît donc injustifiable et contraire au but que se propose implicitement ce texte et que lui assigne la jurisprudence depuis 1896.

S'obstiner à appliquer ce texte dans une situation qui ne comporte plus aucune des conditions qui l'expliquent et le justifient, sous prétexte que ce texte, vieux de plus d'un siècle et rédigé à une époque où l'on n'entrevoyait même pas que la question qui nous occupe pût se poser, ne prévoit aucune distinction ne peut être considéré que comme la manifestation d'un esprit doctrinaire aveugle; ce serait en revenir à cette administration primitive de la justice, esclave de la lettre et ignorante de l'esprit des textes, qui caractérisait la Rome antique à l'époque de la procédure formulaire.

Cette idée que la responsabilité de plein droit du fait des choses disparaît au cas où la victime s'est volontaire-

ment exposée à subir le dommage dont elle se plaint, au cas où elle a volontairement contribué à en faire naître l'éventualité, a d'ailleurs été appliquée d'une façon parallèle en matière de responsabilité du fait des animaux par la Cour d'appel d'Angers dans un arrêt du 24 janvier 1878 (S. 78-2-77) :

Il s'agissait d'une jument morte à la suite d'une erreur de voie de l'étalon lors d'une saillie qui avait été sollicitée par le propriétaire de la jument, et sans que l'accident fût imputable à une faute du propriétaire de l'étalon.

« Attendu, dispose l'arrêt précité, que l'article 1385 C. C. qui prévoit le dommage causé par un animal sans que celui qui le subit ait rien fait pour s'y exposer est inapplicable en la cause, où le dommage causé par l'étalon de G. s'est produit à l'occasion d'une opération demandée par le propriétaire de la jument lui-même. »

Pour la même raison, parce qu'il s'est volontairement exposé à subir le dommage dont il a été victime, le transporté ne pourra rendre responsable le transporteur bénévole que par application de l'article 1382.

Et nous dirons que l'article 1384 est inapplicable même dans le cas où l'accident est dû à un vice de la machine, que ce vice ait été ou non connu du transporté au moment où il a accepté le transport. En effet, même dans ce cas, il est indéniable que le transporté, par un acte d'activité personnelle qui seul a fait naître pour lui ce risque, s'est exposé volontairement au risque certain dont il a été victime. Il est donc hors des conditions d'applicabilité de l'article 1384 § 1 C. C.

Ce résultat est d'ailleurs conforme à l'équité, car il

n'y a aucune raison de faire peser sur l'un des occupants de l'automobile, le conducteur, plutôt que sur l'autre, le transporté, la responsabilité d'un accident dû uniquement à un vice de la machine et non à la faute de l'un ou de l'autre de ses occupants : il est juste que chacun supporte pour soi le dommage qui résulte d'un risque certain auquel il s'est volontairement exposé.

Le conducteur ne sera responsable des conséquences de l'accident dû à un vice de la machine que dans le cas où ce vice était connu de lui, parce qu'il aura en pareil cas commis une faute aux termes de l'article 1382 en acceptant de transporter quelqu'un sur une voiture qu'il savait être en mauvais état. Il sera encore responsable, mais toujours par application de l'article 1382, lorsque ce vice, inconnu de lui, provenait d'un défaut d'entretien, ou d'une négligence, ou lorsqu'un examen attentif de la voiture aurait dû de lui révéler, parce que dans tous ces cas il a commis une faute.

Mais de toutes façons la présomption de faute de l'article 1384 § 1 est inapplicable lorsque celui qui prétend s'en prévaloir s'est volontairement exposé au risque dont il a été victime.

Mais, dira-t-on, toute manifestation d'activité humaine, quelle qu'elle soit, expose celui qui en est l'auteur à subir un dommage : « chacun sait qu'il court des risques même en se promenant dans la rue (1) ». On peut donc dire

(1) V. DEMOGUE, *Traité des obligations*, tome V, n° 1149.

que du seul fait qu'il est sorti de chez lui, le promeneur s'expose volontairement au risque d'être assommé par une cheminée, renversé par une voiture, etc...

Par conséquent, admettre que le seul fait de s'exposer à subir un dommage est exclusif de l'application de l'article 1384, c'est enlever toute raison d'être à ce texte qui ne sera jamais applicable.

Cette objection ne résiste pas à l'examen :

Il y a entre le promeneur assommé ou renversé et la personne qui accepte de monter dans une automobile cette différence essentielle, que le premier n'a été que la passive victime d'un de ces périls innombrables, imprécis et inévitables qui menacent l'existence humaine à l'occasion de tous les actes de la vie courante, tandis que le transporté bénévole a été victime d'un risque particulier, qui n'a pris naissance que par une manifestation déterminée de l'activité du transporté et qui provenait directement de cette activité, risque certain auquel il lui était facile de se soustraire et auquel il s'est néanmoins exposé.

On ne saurait donc raisonnablement comparer la situation du transporté à titre gratuit, victime d'un risque exceptionnel ni d'une manifestation précise et volontaire de son activité, et la situation du passant qui, par le simple fait qu'il effectue les actes de la vie courante, peut à chaque instant être victime d'un de ces accidents multiples et inévitables auxquels l'exposé la simple existence d'un monde extérieur.

C'est d'ailleurs précisément cette différence qui sépare nettement la situation du tiers transporté de celle du tiers

rencontré fortuitement sur la route par une automobile qui le blesse ou le tue au passage, tiers dont on ne peut dire raisonnablement qu'il a contribué à créer le risque dont il a été victime par le seul fait qu'il est sorti de chez lui.

Nous concluons donc que la seule responsabilité qui puisse peser sur l'automobiliste transporteur bénévole est dans tous les cas la responsabilité de l'article 1382 C. C., même en cas de vice de la machine, parce qu'en s'exposant volontairement à subir le dommage dont il a contribué personnellement à faire naître l'éventualité, le transporteur bénévole s'est placé hors de la sphère d'application de l'article 1384 C. C.

§ 3. — SITUATION PARADOXALE A LAQUELLE ABOUTIRAIT
L'APPLICATION DE L'ARTICLE 1384 AU TRANSPORTEUR
BÉNÉVOLE

Comme l'a fait remarquer la Cour d'appel de Lyon (1^{re} Chambre) dans un arrêt du 23 mai 1925 (D. P. 26-2-121, 4^e espèce), appliquer à l'automobiliste transporteur bénévole l'article 1384 § 1 C. C., ce serait lui appliquer, par le jeu de principes différents, le même régime de responsabilité qu'au transporteur professionnel, qu'au transporteur rémunéré : la responsabilité contractuelle du transporteur rémunéré, la responsabilité délictuelle de l'article 1384 § 1 sont aussi lourdes l'une que l'autre.

Nous ajouterons même que l'application de l'article 1384 § 1 au transporteur bénévole ferait peser sur lui une responsabilité plus lourde que la responsabilité contractuelle du transporteur rémunéré au point de vue du montant des dommages-intérêts alloués au transporté en cas d'accident. En effet, aux termes de l'article 1150 C. C. qui s'applique au cas d'inexécution d'obligations contractuelles, le transporteur rémunéré ne sera tenu « que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat ».

Au contraire, le transporteur bénévole, dont la responsabilité est délictuelle, sera tenu de toutes les conséquences dommageables de l'accident, qu'il ait été ou non en mesure de les prévoir, pourvu qu'elles soient la suite immédiate et directe de cet accident.

Par conséquent, appliquer l'article 1384 § 1 au cas de transport gratuit, ce serait faire peser sur les épaules du transporteur désintéressé, qui n'agit que pour rendre service, une responsabilité plus lourde que celle qui pèse sur le transporteur rémunéré (1).

(1) Il est vrai qu'un jugement du trib. civ. de la Seine (1^{re} Ch.) en date du 23 mai 27, *G. P.*, 30 août 1927, dans une affaire où il y avait transport rémunéré de personnes par chemin de fer, a appliqué au transporteur concurremment les articles 1147 C. C. et 1384, § 1 C. C., faisant ainsi peser sur lui une responsabilité tout à la fois contractuelle et délictuelle. Mais cette solution est des plus discutables. Il semble impossible d'appliquer à la fois les textes relatifs à la responsabilité contractuelle et ceux relatifs à la responsabilité délictuelle. Il faut choisir entre les deux conceptions. Or, une jurisprudence constante fait de la responsabilité du transporteur rémunéré,

Solution vraiment inacceptable, et singulière façon d'encourager l'altruisme, véritable défi à l'idée de justice et à la raison. La simple constatation qu'elle aboutit à de pareils résultats suffirait à elle seule à faire écarter cette solution.

§ 4. — AUTRES JUSTIFICATIONS PROPOSÉES

A) Par l'idée d'acceptation des risques.

On a encore — et c'est le cas de presque toutes les décisions qui appliquent l'article 1382 C. C. en matière de transport gratuit — justifié cette solution par une idée d'acceptation présumée des risques du transport par le transporté, acceptation que l'on déduit du fait que le transporté s'est volontairement exposé à ces risques.

L'article 1384 § 1, dit-on, a pour but de protéger les tiers des risques inhérents à l'existence, au fonctionnement ou à la mise en circulation des choses inanimées

en cas d'accident, une responsabilité d'ordre contractuel, considérant que ce transporteur a manqué à une obligation de sécurité implicitement contenue dans le contrat de transport. « Du moment et par cela même que la responsabilité se rattache au contrat, le point de vue délictuel est à notre avis complètement et définitivement éliminé : la responsabilité du transporteur de personnes, si on la rattache au contrat, n'a plus rien à voir avec les articles 1382 et suiv. C. C. » JOSSEMAND, *op. cit.*, p. 966, n° 917.

en dehors d'une faute prouvée de leur gardien. Celui qui s'expose à ces risques de sa propre volonté et en connaissance de cause accepte de les faire siens, accepte, par conséquent, de n'en pas rendre responsable le gardien de la chose, en un mot renonce à se prévaloir de l'article 1384 § 1 (1).

En somme, cette justification ne fait que pousser l'analyse juridique que nous avons faite précédemment à un degré de plus; elle s'appuie sur la même idée fondamentale : le fait de s'exposer volontairement aux risques; mais n'arrive au même résultat, l'inapplicabilité de l'article 1384, que par le moyen d'une idée intermédiaire d'acceptation des risques.

Que faut-il penser de cette construction juridique?

Il nous semble à la fois dangereux et inutile de recourir, pour justifier la non-application de l'article 1384, à cette idée d'acceptation des risques.

En premier lieu dangereux, car cette construction prête le flanc à maintes critiques : l'idée d'acceptation des risques à laquelle elle fait appel constitue un élément essentiellement psychologique, élément auquel ne fait pas appel la construction que nous avons tentée plus haut, et qui est en lui-même très discutable. L'analyse psychologique ne peut jamais aboutir qu'à des résultats douteux.

De plus, comme nous le verrons plus loin, cette idée

(1) V. Demogue, *Rev. Trim. D. Civ.*, 1921, p. 242 et 1925, p. 349; RICOI, *Note D. P.*, 26-2-121.

est extrêmement imprécise, et l'on n'est nullement d'accord sur son contenu et sur ses effets.

En second lieu, il nous semble inutile de recourir à cette idée intermédiaire d'acceptation des risques. Le seul fait que le transporté s'est volontairement exposé au risque certain dont il a été victime, sans qu'il soit nécessaire de rechercher s'il avait l'intention de le faire sien, nous semble suffisant pour dire qu'il s'est placé hors de la sphère d'applicabilité de l'article 1384 § 1 C. C. et pour justifier l'application de l'article 1382 C. C.

B) Présomption de faute ou faute à la charge du transporté.

On a encore tenté d'aboutir à rejeter l'application de l'article 1384 en annulant la présomption de faute que ce texte fait peser sur le gardien de l'automobile par une présomption de faute admise à l'encontre du transporté au cas où se produirait un accident — ou même par une faute directe de celui-ci relevée dans le fait de s'être exposé volontairement à un danger.

Pour ce qui est du premier de ces deux moyens, M. Ripert a proposé d'admettre « que le seul usage de
« l'automobile constitue pour les personnes qui montent
« dans la voiture une présomption, en cas d'accident,
« que le dommage est dû à leur propre faute, présomp-
« tion qui annule celle de l'article 1384 (1) ».

(1) RIPERT, note *D. P.*, 1925-1-7.

Mais aucun texte, ni la réalité des faits, ne permettent de faire peser une telle présomption sur les passagers qui, durant le transport, ne participent, d'ailleurs, en rien à la manœuvre et à la conduite de l'automobile. Pareille présomption ne se justifie que par le but qu'on se propose d'atteindre en l'admettant arbitrairement, ce qui ne saurait être considéré comme un motif suffisant pour l'admettre.

Il faut également remarquer qu'on comprendrait mal que cette présomption n'existe qu'en cas de transport gratuit et disparaisse dès que le transporté paie le prix de son transport.

Le tribunal civil de Compiègne a été plus loin et a admis implicitement qu'il y avait une faute dans le fait par le transporté à titre gratuit de monter dans l'automobile, c'est-à-dire de s'exposer volontairement à l'éventualité d'un accident (1).

« Attendu, dispose l'arrêt précité, que la responsabilité « prévue par l'article 1384 n'est et ne peut être qu'une « responsabilité indirecte qui, par suite, s'efface et disparaît devant une responsabilité directe telle que celle « qui résulte du fait de monter volontairement, de son « propre mouvement et pour son seul agrément sur « une chose que l'on sait pertinemment pouvoir présenter des dangers. »

Cette opinion ne saurait être soutenue.

(1) Compiègne, 10 mars 1920, *R. P. A.*, 1920, p. 222.

Il apparaît excessif de considérer comme une faute le fait de monter dans une automobile, qui constitue un mode de locomotion normal et habituel à l'époque actuelle, et ne présente pas de tels dangers que le fait de s'y exposer puisse constituer une faute, tout au moins en dehors des cas où, du fait de circonstances exceptionnelles, l'éventualité d'un accident est particulièrement à redouter, ce qui permet de considérer comme une imprudence le fait d'affronter ces risques anormaux.

D'autre part, la même objection que nous avons faite contre l'admission d'une présomption de faute en cas d'accident peut être soulevée : il serait inexplicable qu'il y ait faute à monter dans une automobile comme invité, et que le même acte ne constitue plus une faute lorsqu'il s'agit d'une automobile louée à prix d'argent à un transporteur professionnel.

Enfin, en tout état de cause, admettre que le fait de monter comme invité dans une automobile constitue une faute, ne constituerait pas un motif suffisant pour écarter, en cas d'accident, l'application de l'article 1384.

En effet, si une jurisprudence bien établie (1) permet à l'automobiliste de s'exonérer de la responsabilité de plein droit que ce texte fait peser sur lui en prouvant que l'accident est dû à la faute de la victime, encore faut-il qu'il y ait une relation de cause à effet entre cette faute et la survenance de l'accident. Et l'on ne

(1) Cass. 19 janvier 1914, *S.*, 1914-1-128; Cass., 29 juillet 1924, *D. P.*, 25-1-5.

saurait raisonnablement soutenir qu'il y a relation de cause à effet entre le fait que le transporté est monté dans l'automobile et le fait qu'un accident est survenu pendant le transport.

Cette explication est donc insuffisante.

En définitive, le seul fait que le transporté en s'exposant volontairement à subir le dommage dont il se plaint, s'est mis par cela même en dehors des conditions d'applicabilité de l'article 1384, les idées qui permettent raisonnablement de justifier et d'expliquer le renversement de la preuve opéré par ce texte faisant totalement défaut en pareil cas, nous paraît suffisant pour justifier l'application de l'article 1382 C. C. en matière de transport gratuit.

SECTION III

Jurisprudence.

La jurisprudence des Tribunaux et des Cours d'appel s'est trouvée, durant ces dernières années, à peu près également partagée entre les deux opinions.

Une partie de la jurisprudence a décidé que le tiers transporté était un tiers véritable et qu'il n'y avait pas lieu de le distinguer du tiers rencontré sur la route en ce qui concerne l'application de l'article 1384 § 1.

Parmi ces décisions qui appliquent l'article 1384,

certaines justifient cette solution par cette considération que la loi ne distingue pas et qu'il n'y a pas lieu d'ajouter arbitrairement à la loi (1), déclarent que le tiers est un véritable tiers (2). D'autres repoussent l'idée d'acceptation des risques comme cause d'exonération de cette responsabilité de plein droit (3). D'autres, enfin, admettent cette solution comme allant de soi (4).

L'autre moitié de la jurisprudence s'est montrée favorable à l'application de l'article 1382.

De ces décisions, quelques-unes se contentent de constater qu'il n'y a pas contrat de transport et, sur le terrain délictuel, admettent l'application de l'article 1382 comme allant de soi (5). Mais la plupart justifient la solution qu'elles adoptent par une idée d'acceptation des risques inhérents à la locomotion automobile par le transport (6); enfin le jugement du tribunal civil de Compiègne

(1) Lyon, 14 octobre 1922, *R. P. A.*, 1922, p. 33; Lyon (2^e Ch.), 10 juin 1925, *D. P.*, 26-2-121 (5^e espèce).

(2) Lyon (3^e Ch.), 30 décembre 26, *D. H.*, 27-177.

(3) Lyon, 30 décembre 26, précité et Lyon, 14 oct. 1922, précité; et Aix, 11 mars 27, *D. H.*, 27-294.

(4) Caen, 26 novembre 1924, *D. H.*, 25 p. 33; *Trib. civ.*, Rhône, 9 décembre 26, *D. H.*, 27-161; *Trib. civ.*, Château-Thierry, 5 mars 25, *G. P.*, 21 mai 25; Poitiers (2^e Ch.), 18 février 1925, *D. P.*, 25-2-41 (8^e espèce); Riom, 19 novembre 1924, *D. P.*, 25-2-41 (3^e espèce); Douai, 30 novembre 25, *D. P.*, 26-2-121 (6^e espèce); Orléans, 23 février 27, *D. H.*, 27-295.

(5) Toulouse, 22 juin 1914, *D. P.*, 1917-2-83; Seine, 13 mai 1924, *R. P. A.*, 1924, p. 282; Nîmes, 14 décembre 1925, *D. P.*, 1926-2-121 (7^e espèce).

(6) *Trib. civ.*, Thiers, 15 janvier 25, *D. H.*, 25-254; Lyon, 23 mai 1925 (1^{re} Ch.), *D. P.*, 26-2-121 (4^e espèce); Lyon,

précité (1) ne fait appel à l'acceptation des risques qu'après avoir justifié la non-application de l'article 1384 par une idée de responsabilité résultant, pour le transporté, du fait de s'être exposé aux dangers de ce mode de transport.

Comme nous l'avons dit, nous ne faisons pas état des décisions qui basent l'application de l'article 1382 au transporteur bénévole sur la distinction anciennement accoutumée entre le « fait de la chose » et le « fait de l'homme » (2), distinction rejetée par la jurisprudence actuelle de la Chambre des Requêtes de la Cour de cassation. Nous avons d'ailleurs vu que la question ne se pose plus si l'on admet la validité de cette distinction.

La Cour de cassation s'est récemment prononcée pour l'application de l'article 1382 au transporteur bénévole. C'est la solution qu'a admis implicitement l'arrêt de la Chambre des Requêtes du 29 mars 1927 (*D. H.*, 27-221), confirmant un arrêt de la Cour d'appel de Grenoble du 31 juillet 1925.

« Attendu, dispose l'arrêt de la Cour suprême, que « l'arrêt attaqué constate que l'accident... a eu pour « cause une faute de S. — Attendu que des faits ainsi « souverainement constatés, la Cour d'appel, dont la

29 octobre 1925, *D. H.*, 25-658; Bonneville, 24 juillet 1919, *R. P. A.*, 1920-53; Aix, 10 juin 1915, *R. P. A.*, 1920-226.

(1) Compiègne, 10 mars 1920, *R. P. A.*, 1920-222.

(2) *V. supra*, p. 79.

« décision est motivée, a déduit à bon droit... que S. « était responsable de l'accident litigieux. »

C'est, implicitement, l'application pure et simple de l'article 1382, sans l'intermédiaire d'aucune idée d'acceptation des risques ou autre.

Il y a d'ailleurs lieu de noter que cette solution a été adoptée par le législateur allemand dans sa loi du 3 mai 1909, dont le § 8 dispose que la responsabilité de plein droit de l'automobiliste au cas de dommage causé aux tiers, responsabilité édictée par le § 7 de cette loi, ne s'applique plus « lorsqu'au moment de l'accident la personne lésée ou la chose endommagée étaient transportées dans le véhicule ».

II

**D'une atténuation de la responsabilité
délictuelle du transporteur bénévole.**

En ce qui concerne l'étendue de la responsabilité délictuelle du transporteur bénévole, la plus élémentaire notion d'équité commande de ne pas faire peser, sur celui qui rend, par simple complaisance, un service gratuit, une responsabilité aussi lourde que celle qui, de droit commun, pèse sur tout individu coupable d'avoir causé un dommage à autrui. Mais pareille atténuation de responsabilité est-elle possible? On a, pour la justifier, fait appel à plusieurs idées.

On a, en premier lieu, essayé d'établir la légitimité de l'extension au domaine délictuel des dispositions indulgentes du Code civil en matière de contrats à titre gratuit.

Et, en second lieu, on a fait appel à une idée d'acceptation des risques par le transporté.

Enfin, l'application de la théorie de la faute partagée a permis, dans de nombreux cas, à la jurisprudence, d'atténuer la responsabilité du transporteur bénévole en faisant partager au transporté la responsabilité de l'accident survenu.

Ce sont ces trois idées que nous allons étudier successivement.

SECTION I

La gratuité du transport est-elle une cause d'atténuation de la responsabilité délictuelle du transporteur bénévole ?

§ 1. — LÉGITIMITÉ D'UNE EXTENSION DES RÈGLES ADMISES DANS LE DOMAINE CONTRACTUEL

Nous avons signalé au Chapitre II de la présente étude, que si l'on admettait l'existence d'un contrat de bienfaisance en cas de transport gratuit, il était par cela même possible, en appliquant à ce contrat les règles édictées par le Code civil pour les autres contrats de cette nature, de limiter la responsabilité de l'automobiliste transporteur bénévole aux conséquences de ses fautes et imprudences graves.

La thèse favorable à la connaissance d'un pareil contrat ayant trouvé peu d'écho en doctrine et ayant été rejetée par la jurisprudence, on a essayé, néanmoins, d'aboutir à la même exonération des fautes légères, sur le terrain de la responsabilité délictuelle, en étendant à ce domaine le régime établi par le Code civil en matière de responsabilité dérivant d'un contrat à titre gratuit.

Pareille extension est-elle légitime ?

Logiquement, elle se justifie par cette considération que l'indulgence du législateur, en matière de contrat de bienfaisance, est basée sur des motifs qui restent valables au cas où le service gratuitement rendu ne fait pas l'objet d'un contrat proprement dit. Le législateur de 1804 a, en effet, nettement indiqué les raisons auxquelles il a obéi pour atténuer la responsabilité de ceux qui s'engagent par simple complaisance désintéressée.

En ce qui concerne le dépositaire, dont la mission est par nature gratuite, Portalis déclarait devant le Conseil d'État, lors de la discussions des articles relatifs au dépôt (1) :

« Il suffit que le dépositaire donne à la conserva-
« tion de la chose déposée les soins d'un bon admi-
« nistrateur. Le déposant est libre de son choix; s'il
« place mal sa confiance, il commet une faute qui
« compense et couvre, dans une certaine mesure, la
« négligence du dépositaire. »

Et le tribun Bertrand de Greuille, lors de la discussion devant le Corps législatif des articles relatifs au mandat gratuit, ajoutait (2) :

« Il est tout naturel d'exiger plus de diligence et
« d'attention d'un homme qui reçoit le prix du service
« qu'il s'oblige à rendre que de celui dont le zèle est

(1) Séance du Conseil d'État du 28 nivôse, an XII, Fenet, tome XIV, p. 484.

(2) Séance du Corps législatif du 19 ventôse, an XII, Fenet, tome XIV, p. 609.

« uniquement dirigé par le sentiment de la bienfaisance. »

La première de ces deux raisons reste évidemment valable en matière de transport gratuit : le transporté choisit librement celui à qui il se confie ; c'est à lui de bien placer sa confiance et de ne pas monter avec un imprudent.

Mais la vraie justification, la base essentielle de ce régime d'exceptionnelle indulgence, c'est l'idée de justice invoquée par le tribun Bertrand de Greuille, l'idée que l'homme désintéressé qui rend un service gratuit doit être tenu moins sévèrement que celui qui reçoit une rémunération.

Cette solution est d'ailleurs conforme, non seulement à l'équité et à la morale, et à l'idée qu'un certain équilibre doit toujours exister entre les profits et les charges, mais aussi aux nécessités sociales. Les hommes, vivant en société, sont continuellement appelés à se rendre service les uns aux autres par simple complaisance. Il est désirable qu'on ne détourne pas les hommes complaisants de cette serviabilité dont profite la société tout entière en les grevant, pour prix de leur zèle désintéressé, de lourdes responsabilités. Il y aurait une véritable méconnaissance des nécessités de la vie en société, une véritable ingratitude sociale à punir ces hommes de leur juste compréhension des devoirs qu'impose la vie en commun.

C'est donc avant tout, c'est donc uniquement l'idée de justice qui est à la base de ce régime d'atténuation de la responsabilité en matière de contrats de bienfaisance.

« Ayant ce fondement, fait remarquer M. Esmein (1),
« l'idée doit avoir une portée générale... elle ne doit pas être
« limitée aux matières contractuelles. Celui qui cause
« un préjudice à autrui autrement qu'en n'exécutant
« pas ou en exécutant mal un contrat, mais alors qu'il
« lui rend un service gratuit, doit bénéficier de la même
« atténuation de responsabilité. »

Et il apparaît bien, en effet, que cette atténuation, étant indéniablement basée dans l'esprit du législateur (et il ne pouvait raisonnablement en être autrement) sur l'idée de justice, qui est l'idée la plus générale qui soit, c'est se montrer illogique et dédaigneux de l'esprit du législateur que de borner exclusivement cette atténuation de responsabilité au domaine contractuel. Logiquement et équitablement, cette atténuation doit être admise dans tous les cas où il y a faute commise à l'occasion d'un service gratuitement rendu, surtout lorsque ce service est rendu à la suite d'un accord de volonté entre celui qui le fournit et celui qui en profite. Dans cette hypothèse, en effet, les conditions sont exactement les mêmes en fait qu'en cas de contrat de bienfaisance.

La seule différence, le fait que dans un cas l'accord de volonté est qualifié contrat et ne l'est pas dans l'autre, est une différence purement doctrinale, qui ne change rien aux faits, et qui ne permet pas raisonnablement de justifier l'application de régimes différents dans ces deux cas.

(1) Esmein, note sous Cass., 15 juin 1926, S., 26-1-249.

Les paroles précitées du tribun Bertrand de Greuille (1) montrent d'ailleurs à l'évidence que c'est l'existence d'un service gracieusement rendu, et non l'existence d'une obligation contractuelle, qui a paru au législateur justifier une indulgence spéciale. Et, nous le répétons, la raison n'admettait pas qu'il put en être autrement.

§ 2. — OBJECTIONS SOULEVÉES CONTRE L'ATTÉNUATION
DE LA RESPONSABILITÉ DÉLICTEUELLE DE L'AUTO-
MOBILISTE

Cette extension au domaine délictuel de l'atténuation de la responsabilité de ceux qui assument gratuitement une obligation contractuelle se heurte à de graves objections juridiques, soit qu'on l'envisage comme permettant d'exonérer l'automobiliste de la responsabilité de ses fautes légères, soit même que l'on borne ses effets à une diminution du montant des dommages-intérêts alloués au transporté.

On peut objecter, d'abord, que permettre à l'automobiliste de porter atteinte à l'intégrité corporelle de son passager, soit impunément soit même « à prix réduit », c'est aller contre l'ordre public.

Mais il faut remarquer que la seule sanction d'une atteinte portée à l'ordre public, en tant qu'atteinte à

(1) V. *supra*, p. 109.

l'ordre public, c'est la condamnation pénale. Or la responsabilité pénale de l'automobiliste subsiste intégralement; l'automobiliste, coupable d'avoir causé des blessures ou un homicide involontaires, sera condamné par le juge répressif par application des articles 319 et 320 du Code pénal. L'atteinte portée à l'ordre public sera donc dûment sanctionnée par l'application d'une peine au coupable.

Quant à la condamnation civile, simple règlement d'intérêts entre la victime et le coupable, simple règlement de patrimoine à patrimoine, elle n'intéresse en rien l'ordre public, mais uniquement les intérêts privés des parties. Et d'autre part, ce que le Code civil interdit dans son article 6, ce sont les conventions contraires à l'ordre public, c'est-à-dire les manifestations de volonté contraires à l'ordre public. Or, ici, il s'agit d'une atténuation de responsabilité résultant non pas d'une convention, d'un accord de volontés, mais d'une extension légitime d'une règle légale. Un principe, consacré par le législateur et qui semble susceptible d'une application générale ne tombe pas, comme un simple accord privé de volontés, sous le coup de l'article 6 du Code civil.

On a prétendu également (1) que, des lésions corporelles étant résultées de l'accident pour la personne du transporté, en cas de poursuites correctionnelles, la faute même légère de l'automobiliste suffira, aux

(1) Trib. civ., Rhône, 9 décembre 26, *D. H.*, 27-161; Lyon (3^e Ch.), 30 décembre 26, *D. H.*, 27-177; Nîmes, 14 décembre 25, *D. P.*, 26-2-121 (7^e espèce).

termes de l'article 319 du Code pénal, à motiver une condamnation pénale pour blessures ou homicide involontaires, et que dans ces conditions le juge criminel saisi de l'action civile, ou le juge civil saisi postérieurement à la condamnation pénale, ne pourront débouter le transporté de sa demande en dommages-intérêts sans rendre, le premier un jugement contradictoire, le second un jugement qui méconnaîtra l'autorité sur le civil de la chose jugée au criminel.

C'est là une objection que nous avons déjà réfutée (1). Le principe de l'autorité sur le civil de la chose jugée au criminel oblige seulement le juge civil à reconnaître l'existence d'une faute légère à la charge de l'automobiliste, pour ne pas contredire le juge répressif, mais il ne l'oblige en rien à déclarer que cette faute est génératrice de responsabilité civile.

La seule objection — mais elle est très grave — que l'on puisse faire à l'atténuation de la responsabilité civile du transporteur bénévole envisagée comme responsabilité délictuelle, est la suivante :

Dans le domaine délictuel, toute faute même légère, même très légère, « tout fait quelconque », pourvu qu'il soit fautif, est générateur de la responsabilité de l'article 1382 du Code civil. C'est seulement dans le domaine contractuel qu'il est possible de généraliser la règle de l'article 1137 C. C. qui dispose que les débiteurs de corps

(1) V. *supra* p. 50

certaines ne sont astreints à apporter à leur obligation de veiller à la conservation de la chose que les soins d'un « bon père de famille (1) » ; c'est seulement « relativement à certains contrats » que cette obligation est « plus ou moins étendue » et qu'elle est atténuée au cas de service gratuitement rendu.

Ceci est indéniable, mais il importe cependant de rechercher la raison d'être de cette différence faite par le Code civil en matière de responsabilité entre le domaine contractuel et le domaine délictuel, et de voir si cette différence se justifie dans le cas qui nous occupe.

Cette différence ne peut s'expliquer que par cette constatation, qu'en matière délictuelle, la victime est étrangère à l'activité de l'auteur de la faute. Elle est victime malgré elle et subit passivement un dommage dont elle n'avait pas contribué à faire naître l'éventualité. Il est indispensable que les individus soient protégés très sévèrement contre une activité dangereuse des tiers parce qu'ils n'ont pas à en souffrir, n'ayant rien fait pour s'y exposer, et parce que l'on est en droit, en pareil cas, d'exiger du coupable qu'il apporte le plus grand soin à éviter que son activité n'ait des conséquences dommageables pour autrui.

En matière contractuelle, au contraire, le contractant victime d'une faute de son co-contractant, loin d'être étranger à l'activité de celui-ci, d'où est résulté

(1) Civ., 11 janvier 1922, *D. P.*, 22-1-16.

la faute, avait, au contraire, volontairement contribué à la faire naître puisqu'elle était précisément l'objet du contrat, le but de l'accord de volontés intervenu entre eux. Il n'y a pas nécessité, dans ce cas, de protéger avec la même rigueur les contractants contre les conséquences éventuelles d'une activité qu'ils ont volontairement déclanchée : il suffit d'obliger les co-contractants à apporter à l'exécution de leur contrat « les soins d'un bon père de famille ».

Lorsque dans le contrat l'une des parties a pris un engagement unilatéral, dans le simple désir de rendre service et non de réaliser un profit, il est équitable d'atténuer encore la responsabilité qui pèsera éventuellement sur elle du fait d'un service gracieusement rendu.

C'est là la seule raison que l'on puisse donner à la différence des régimes adoptés par le législateur, en matière de responsabilité, dans le domaine contractuel et dans le domaine délictuel.

Des règles sont raisonnablement applicables toutes les fois que l'on se trouve dans la situation qui les a motivées.

Si l'on admet cette axiome, les règles qui s'appliquent à la responsabilité des fautes commises dans l'exécution des contrats devront également être appliquées toutes les fois que la faute envisagée a été commise à l'occasion de l'exécution d'une opération qui résulte d'un accord de volonté intervenu certainement entre l'auteur et la victime de cette faute. Le fait que cet accord soit ou non qualifié contrat et reconnu pour tel par le juge

du litige ne doit logiquement influencer en rien sur la situation de fait qui est exactement la même.

Il semble donc légitime de prétendre qu'il n'y a pas lieu d'appliquer le principe que toute faute, même légère, est génératrice de responsabilité en matière délictuelle lorsque nous nous trouvons dans une situation qui se rapproche beaucoup plus du domaine contractuel que du domaine ordinaire de la responsabilité délictuelle, qu'il y a lieu, au contraire, d'appliquer des règles analogues à celles qui régissent la responsabilité contractuelle.

Entre la situation qui nous occupe et celle de deux contractants il n'y a en fait aucune différence, les parties se trouvent dans la même position, l'une vis-à-vis de l'autre, et la faute qui sera éventuellement commise le sera dans des conditions identiques, au cours d'une opération effectuée d'accord par les parties, projetée d'accord et volontairement par elles.

La seule différence réside dans le fait que cette faute sera qualifiée contractuelle, si l'accord de volontés intervenu est considéré comme constituant un contrat au sens juridique du mot, et qu'elle sera délictuelle dans l'autre hypothèse : différence purement doctrinale.

Et si l'accord de volonté intervenu entre les parties avait pour objet un service à rendre gratuitement, la situation est en fait identiquement la même que dans l'hypothèse d'un contrat de bienfaisance.

Il y a donc lieu d'appliquer dans les deux cas des règles analogues d'atténuation de la responsabilité relative aux fautes.

Se refuser à exonérer de la responsabilité de ses fautes légères (1) l'automobiliste transporteur bénévole constituerait une solution difficilement conciliable avec l'esprit de logique qui fut celui du législateur de 1804. Mais ce ne serait pas seulement méconnaître les nécessités de la logique, « ce serait, sous des raisons scholastiques, arriver à détruire la moralité dans le droit (2) ».

§ 3. — JURISPRUDENCE

Un certain nombre de décisions de jurisprudence ont adopté ce point de vue et exonéré l'automobiliste transporteur bénévole de la responsabilité de ses fautes légères, pour cette seule raison qu'il y avait service gratuitement rendu. Les formules employées par ces décisions pour exprimer cette exonération varient légèrement : elles limitent la responsabilité de l'automobiliste aux conséquences de « certaines de ses fautes seulement (3) », aux conséquences de « faute lourde (4) », ou de ses « fautes lourdes ou graves imprudences (5) ». L'une de ces décisions (4), qui exonère l'automobiliste de la responsabilité

(1) En ce qui concerne la question de savoir ce qu'il faut entendre exactement par exonération de la responsabilité des fautes légères de l'automobiliste, voir *supra*, p. 47.

(2) Ricol, note, *D. P.*, 26-2-121.

(3) Pau, 5 juin 25, *D. H.*, 25-617.

(4) Douai, 30 nov. 25, *D. P.*, 26-2-121 (6^e espèce).

(5) Aix, 10 juin 1915, *R. P. A.*, 1920-53.

de ses fautes autres que la faute lourde, applique d'ailleurs à celui-ci l'article 1384 § 1, ce qui est assez paradoxal, car le juge ne pourra décider si la faute commise par l'automobiliste est une faute lourde avant que l'existence de cette faute ait été d'abord établie.

Cette idée d'atténuation de la responsabilité délictuelle du transporteur bénévole, à raison de la gratuité du service rendu, a été expressément rejetée par un certain nombre de décisions qui invoquent le principe qu'en matière délictuelle, toute faute est génératrice de la responsabilité de l'article 1382 (1), ou l'objection, que nous avons réfutée ci-après, tirée de l'autorité sur le civil de la chose jugée au criminel (2).

Dans son arrêt du 29 mars 1927 (D. H. 27-121) la Chambre des Requêtes de la Cour de cassation a appliqué l'article 1382 C. C. purement et simplement, les moyens du pourvoi sur lequel elle avait à se prononcer ne lui permettant d'ailleurs pas de se prononcer sur cette idée d'atténuation de la responsabilité de l'automobiliste transporteur bénévole.

(1) Caen, 26 nov. 1924, *D. P.*, 26-2-121 (2^e espèce); Lyon, (1^{re} Ch.), 23 mai 25, 26-2-121 (4^e espèce); Nîmes, 14 décembre 25, 26-2-121 (7^e espèce).

(2) Nîmes, 14 décembre 25, précité.

SECTION II

De l'acceptation des risques par le transporté.

§ 1. — JUSTIFICATION EN PRINCIPE DE L'IDÉE D'ACCEPTATIONS DES RISQUES PAR LE TRANSPORTÉ

Cette idée d'acceptation des risques par le transporté peut s'exprimer ainsi : celui qui accepte de monter à titre gracieux dans l'automobile d'un ami est présumé accepter d'avance les risques du voyage, c'est-à-dire est présumé renoncer à les faire supporter à l'automobiliste.

Il y a à la base de cette idée deux éléments nécessaires : le fait de s'exposer volontairement à un risque, et en second lieu, la gratuité de l'opération qui fait naître ce risque. C'est ce second élément, la gratuité, élément trop souvent négligé, qui justifie la supposition que le transporté accepte les risques du voyage ; c'est lui qui explique aussi qu'on ne songe pas à parler d'acceptation des risques lorsque le transport par automobile est rémunéré, bien que les risques soient exactement les mêmes et que le transporté s'y expose de la même façon.

Cette acceptation des risques apparaît comme un pacte tacite : le transporteur accepte de rendre le service sans en retirer de profit, mais il entend ne pas supporter les risques d'une opération qu'il effectue par simple complaisance ; de son côté le transporté, qui bénéficie gratuitement de l'opération, renonce en revanche à en

laisser les risques à la charge du transporteur bénévole : il les fait siens.

A) *Domaine contractuel.*

Ce pacte tacite se comprend très bien sur le terrain de la responsabilité contractuelle, dans l'hypothèse où l'on admet l'existence d'un contrat à titre gratuit. En effet les contrats, dans notre droit, sont de bonne foi et doivent produire des effets qui reflètent, aussi exactement que possible, la volonté des parties contractantes au moment où ils ont été conclus. C'est d'ailleurs par ce raisonnement que l'on justifie, en matière de transport rémunéré, l'existence d'une obligation contractuelle de sécurité tacitement assumée par le transporteur. En matière de transport gratuit, au contraire, il est bien évident que le transporteur n'a consenti à effectuer une opération dont il ne tire aucun profit qu'à la condition de n'en pas supporter les risques ; et il y a lieu de présumer que le transporté, bénéficiant de ce service gracieusement rendu, renonce à rendre le transporteur responsable du dommage qui en pourrait éventuellement résulter pour lui. Ce pacte tacite, conforme à la volonté des parties et sans lequel le contrat de bienfaisance n'eût certainement pas été conclu, doit être considéré comme contenu dans ce contrat.

Mais sur le terrain contractuel, cette acceptation des risques par le transporté ne présente pas grand intérêt, car l'existence même d'un contrat de bienfaisance et

l'atténuation de responsabilité qui en découle aboutissent à des résultats à peu près identiques et moins discutables.

B) *Domaine délictuel :*

a) *Analyse psychologique.* — En matière de responsabilité délictuelle, cette présomption d'acceptation des risques est moins explicable. Tout ce que l'on peut dire, c'est qu'il semble légitime d'admettre cette acceptation qui est conforme à l'état d'esprit, à la volonté que l'on peut supposer chez le transporté et le transporteur au moment où le premier accepte que le second lui rende gratuitement service. Mais cette présomption est néanmoins très forte parce qu'elle s'impose en quelque sorte à l'esprit du fait qu'il y a service gratuitement rendu. Elle va de soi. On ne conçoit pas un homme, si complaisant fût-il, qui consentirait à rendre un service gratuit et en même temps à se charger sans contre-partie d'une lourde responsabilité. On ne conçoit pas non plus qu'un homme qui sollicite on accepte d'un ami complaisant un service gratuit n'ait pas à l'esprit l'intention de prendre pour soi les risques et de supporter le dommage qui pourra résulter de l'opération.

C'est d'ailleurs pour cela que M. Demogue estime qu'il y a forcément acceptation des risques chaque fois qu'il y a « rapport mondain » (1). Or le caractère propre

(1) DEMOGUE, *op. cit.*, tome II, n° 564.

du rapport mondain c'est d'être à base d'amabilité, d'être gratuit.

La supposition que l'occupant à titre gracieux d'une automobile a accepté les risques du transport, tout au moins lorsqu'il s'agit des risques inhérents au transport, n'est donc pas « purement dinivatoire et contraire à la réalité des faits (1) ».

b) *Fail de s'exposer à des risques exceptionnels.* — L'acceptation des risques par le transporté semble d'ailleurs indiscutable en principe dans les cas où le transport accepté ou sollicité doit s'effectuer dans des conditions particulièrement dangereuses, dans les cas où les risques dépassent notablement ceux de la locomotion automobile en temps habituel. Le fait de s'être exposé volontairement et sans nécessité absolue à ces risques exceptionnellement graves, permet de dire légitimement que celui qui a ainsi accepté de s'y exposer dans son seul intérêt a accepté également de les faire siens.

Il y a d'ailleurs lieu de remarquer que s'exposer volontairement à un risque exceptionnellement grave constitue une imprudence, c'est-à-dire une faute. En cas d'accident, à supposer que la responsabilité de l'automobiliste, d'une façon ou d'une autre, soit admise, il semble bien que l'on pourra faire application de la théorie de la faute partagée et conclure à un partage de responsabilité (2).

(1) JOSSERAND, *D. H.*, 26 chronique p. 21.

(2) Voir *infra*, page 136.

Mais il paraît impossible de ne pas admettre l'idée d'acceptation des risques, dans les cas où le fait de s'y être volontairement exposé peut être considéré comme une véritable imprudence (1), tout au moins dans les cas où cette acceptation des risques ne se produit pas à l'occasion d'une opération qui est elle-même contraire à la morale ou à l'ordre public, comme le duel par exemple (2).

On peut d'ailleurs se demander si les risques habituels de la locomotion automobile constituent des risques normaux, s'ils ne sauraient être considérées comme des risques exceptionnels, au sens où nous entendons ce mot en matière d'acceptation des risques. Il est évident, en effet, qu'on ne saurait les ranger, pour ce qui est de la personne transportée, parmi les risques quasi inévitables de la vie courante, parmi les risques qui résultent pour l'homme du fait qu'il ne vit pas absolument immobile et hors des atteintes du monde extérieur. En premier lieu, les risques d'un transport par automobile ne sont pas des risques négligeables : les statistiques des Compagnies d'assurance et les listes d'accident quotidiennement publiées par les journaux sont à ce sujet assez probantes ; et si la jurisprudence s'est parfois

(1) Voir *Rec. Prat. Dalloz*, v^o Responsabilité Civile, nos 28 et suiv. : « Le risque accepté est une cause d'exonération ou d'atténuation de la responsabilité de l'auteur du dommage, quand cette acceptation pourra constituer une faute de la victime. »

(2) Cass. Crim. 20 février 1863, *D. P.*, 1864-1-99.

refusée à voir dans l'automobile un instrument dangereux (1), le plus grand nombre des décisions se prononcent au contraire pour l'affirmative (2).

Mais ce n'est pas tant leur gravité qui permet de qualifier ces risques d' « exceptionnels », c'est le fait qu'ils ne s'imposent pas à l'homme dans la vie courante, c'est le fait qu'on ne s'y expose que par un acte exceptionnel.

Dans ces conditions, il semble que les risques de la locomotion automobile pour les passagers puissent être rangés parmi les risques exceptionnels dont parle M. Demogue lorsqu'il écrit (3) : « En dehors des contrats, quand peut-on dire qu'une personne a accepté un risque ? Cela peut être admis toutes les fois qu'elle savait se soumettre à un risque exceptionnel. » C'est en donnant cette acceptation au mot « risque exceptionnel » qu'on a pu décider (4) qu'un gentleman-rider, qui accepte de monter dans une course le cheval d'un propriétaire d'écurie, se soumet à l'aléa d'une chute, c'est-à-dire fait siens les risques de l'opération.

c) *Gratuité du service rendu.* — Est-ce à dire que le fait de s'exposer à un risque exceptionnel est à lui seul suffisant pour impliquer l'acceptation de ce risque,

(1) Trib. Civ., Rhône, 2 décembre 26, *D. H.*, 27-161.

(2) Chambéry, 26 oct. 26, *D. H.*, 27-26; Angers, 29 juin 26, *D. H.*, 26-538.

(3) DEMOGUE, *Traité des obligations*, tome V, nos 1033 et 1149.

(4) Seine, 14 novembre 1912, *G. Trib.*, 1913-2-88.

même s'il s'agit d'une opération dont les deux parties tirent profit ? Il est certain que non, car il faudrait alors l'admettre en matière de transport rémunéré et d'une manière générale, dans tous les contrats dont l'exécution comporte des risques que l'on peut qualifier d'exceptionnels.

D'ailleurs, pareille thèse qui prétendrait justifier l'acceptation des risques uniquement dans le fait qu'on s'est exposé à un risque exceptionnel, même si l'on s'y expose à l'occasion d'une opération rémunérée, ne pourrait plus s'appuyer sur la seule qui justifie cette présomption d'acceptation des risques : l'analyse psychologique, la volonté présumée des parties. Au cas d'opération rémunérée, l'analyse psychologique conduit au contraire à des résultats opposés : en cas de transport rémunéré, par exemple, loin d'aboutir à l'idée d'acceptation des risques, elle permet, au contraire, de justifier la reconnaissance d'une obligation contractuelle de sécurité à la charge du transporteur.

C'est pour cela que M. Demogue précise que cette acceptation des risques exceptionnels ne peut se présumer qu'« en dehors des contrats ». Et chaque fois qu'il y a service rendu moyennant le paiement d'un prix on peut dire qu'il y a contrat à titre onéreux.

De même la jurisprudence a toujours refusé d'admettre l'idée d'acceptation des « risques exceptionnels » en matière d'opérations rémunérées. C'est ainsi qu'en matière d'accidents survenus dans les manèges forains, c'est-à-dire en un cas où il y a contrat à titre onéreux, bien que les risques puissent être qualifiés d'« excep-

tionnels » au sens que nous donnons à ce mot, la jurisprudence, après quelques hésitations (1), a rejeté l'idée d'acceptation des risques et a admis, au contraire, l'existence d'une obligation de sécurité à la charge de l'exploitant du manège (2). Le contrat intervenu en pareil cas n'est d'ailleurs pas un contrat de transport.

Et même dans des hypothèses où l'opération rémunérée présente des risques particulièrement graves, en cas de transport payant par avions, par exemple, la jurisprudence s'est refusé à voir dans les risques très importants auxquels s'exposent les passagers sans y être obligés, une cause d'exonération tacite de responsabilité (3). Et la jurisprudence refuse d'admettre cette acceptation tacite des risques, même depuis la loi du 31 mai 1924 sur la navigation aérienne qui a autorisé certaines clauses expresses d'irresponsabilité. Elle fait, au contraire, peser sur le transporteur par avions l'obligation contractuelle de sécurité implicitement contenue dans tout contrat de transport, ce qui est très discutable si l'on s'en réfère à la volonté présumée des parties (4) et si l'on admet que cette volonté présumée est la seule justification de cette obligation de sécurité, sous-entendue dans les contrats de transport.

(1) V. Rouen, 17 mai 24, *D. P.*, 27-2-25, Note Lalou.

(2) Nancy, 26 juin 1925, *D. P.*, 27-2-25, note Lalou; Paris, 22 février 1926, *D. P.*, 27-2-25, note Lalou; Vienne, 20 avril 1927, *D. H.*, 27-363.

(3) Grenoble, 25 mars 1925, *D. P.*, 25-2-137, note Ripert; Paris, 10 juin 1926, *D. H.*, 26-397.

(4) V. Note Ripert, précitée.

Le fait que l'on s'est volontairement exposé à un risque exceptionnel n'est donc pas suffisant en soi pour justifier une présomption d'acceptation de ce risque.

C'est la gratuité du service rendu qui justifie avant tout cette présomption et qui la rend conforme non seulement à l'équité, mais encore à la vérité psychologique, à la volonté probable des parties, à la réalité.

C'est déjà cet élément, la gratuité, qui, dans l'hypothèse où l'on admet l'existence d'un contrat de bienfaisance liant le transporteur bénévole et le transporté, nous a permis, en nous fondant sur la volonté probable des parties, de rejeter l'existence d'une obligation contractuelle de sécurité à la charge du transporteur (1).

C'est encore la gratuité du service rendu qui, par le même raisonnement basé sur l'investigation psychologique, nous permet de conclure à la légitimité de cette présomption d'acceptation des risques dans tous les cas de transport bénévole.

§ 2. — DE L'ÉTENDUE ET DES EFFETS DE L'ACCEPTATION DES RISQUES DU TRANSPORT

Il y a lieu de préciser quels sont les risques acceptés par le transporté à titre gratuit, et par conséquent les effets de cette acceptation.

On peut à ce sujet distinguer deux degrés dans l'éten-

(1) V. *supra*, page 38.

due possible de l'acceptation des risques par le transporté : en premier lieu acceptation des risques inhérents à l'emploi de la chose inanimée, de l'automobile, et éventuellement des risques qui proviennent des conditions particulières dans lesquelles doit s'effectuer le transport; en second lieu acceptation des risques qui proviennent de l'éventualité d'une faute légère commise par le conducteur.

A) Acceptation des risques inhérents à l'emploi de l'automobile ou aux conditions exceptionnelles du transport :

a) *Risques inhérents à l'emploi de l'automobile.* — Ces risques inhérents à l'emploi de la chose inanimée sont les risques de survenance d'un accident en dehors de toute faute prouvée du gardien de la chose, du seul fait que la chose inanimée existe, fonctionne, et est susceptible par elle-même de devenir dangereuse.

Parmi ces risques nous rangerons ceux qui proviennent de l'éventualité d'un vice caché de l'automobile, toutes les fois que l'existence de ce vice ne sera pas imputable à une faute de l'automobiliste telle que défaut d'entretien ou de surveillance.

C'est cette étendue qui a été donnée à l'acceptation des risques par le transporté à titre gratuit dans plusieurs décisions de jurisprudence (1). L'arrêt de la Cour d'appel

(1) Lyon (1^{re} Ch.), 23 mai 25, *D. P.*, 26-2-121 (4^e espèce); Compiègne, 10 mars 1920, *R. P. A.*, 1920-222.

de Lyon cité en note dispose que le transporté « accepte d'avance un risque normal exclusif cependant de toute faute, tel qu'un acte d'impéritie ».

Ayant cette étendue, l'acceptation a pour seul effet d'exonérer l'automobiliste de la responsabilité de plein droit qui pèse sur le gardien de chose inanimée, dans l'hypothèse où l'on admet que l'article 1384 § 1 lui est en principe applicable, et de mettre le fardeau de la preuve à la charge du transporté en cas d'accident.

L'acceptation des risques constitue donc en pareil cas une simple convention tacite de renversement de la preuve.

Elle se heurte cependant à cette objection que les articles 1382 et suivants du Code civil étant d'ordre public il n'est pas permis de s'exonérer conventionnellement des conséquences de ces fautes. Or c'est une présomption de faute que fait peser sur l'automobiliste l'article 1384 § 1.

Mais cette convention tacite, en tant qu'elle a pour but d'éviter à l'automobiliste l'application de l'article 1384 § 1, ne constitue pas une convention d'exonération de responsabilité. L'article 1384 § 1 a pour effet de renverser la charge de la preuve en ce qui concerne la faute commise par le gardien dans la garde de la chose inanimée. La convention tacite qui écarte l'application de l'article 1384 § 1 a pour but non de supprimer la responsabilité de l'automobiliste auteur d'une faute dans la garde de sa voiture, mais de renverser à nouveau la charge de la preuve en ce qui concerne cette faute qui devra être prouvée, conformément au droit commun,

par celui qui l'invoque, c'est-à-dire par le transporté.

L'acceptation des risques du transport envisagée comme écartant l'application de l'article 1384 § 1, constitue donc une simple convention tacite de renversement de la preuve, convention parfaitement valable en droit.

b) *Risques provenant des conditions exceptionnelles du transport.* — Il s'agit ici des cas où le transport doit s'effectuer dans des conditions anormales qui le rendent particulièrement dangereux. Le transporté accepte les risques d'un accident occasionné par les conditions défavorables de l'opération, en dehors de toute faute prouvée du conducteur.

Cette étendue donnée à l'acceptation des risques se rapproche donc très sensiblement de celle que nous admettions dans l'hypothèse précédente, acceptation des risques inhérents à l'emploi de l'automobile. Elle l'excède cependant en ce sens que certains faits d'où résulte l'accident et qui constituent, en cas de circulation normale, une faute à la charge de l'automobiliste, pourront ne plus être considérés comme des fautes au cas où les conditions anormales du transport en ont seules occasionné la survenance, au cas où ces faits sont imputables non à la maladresse ou à l'imprudence de l'automobiliste, mais à l'existence de certaines circonstances extérieures connues d'avance par le transporté.

Il en sera ainsi du dérapage survenu au cours d'un transport gratuit effectué sur une route couverte de

neige et de verglas et présentant par conséquent des dangers exceptionnels, des risques anormaux de dérapage affrontés délibérément par le transporté. Considéré par la jurisprudence comme une faute génératrice de responsabilité lorsqu'il se produit dans des circonstances normales (1), le dérapage, en pareil cas, ne semble pouvoir être envisagé que comme résultant des circonstances exceptionnelles du transport et comme la réalisation d'un risque spécial accepté par le transporté, tout au moins lorsque aucune imprudence ni maladresse n'a été relevée à l'encontre du conducteur (2).

De même, l'excès de vitesse, dans les conditions habituelles, est considéré comme constituant une imprudence du conducteur, c'est-à-dire une faute engageant sa responsabilité. Il semble au contraire qu'il ne puisse être considéré comme une faute dans certains cas exceptionnels. Il en est ainsi lorsque le conducteur, employé d'une usine de fabrication d'automobiles et exerçant sa profession de « metteur au point », essaye une voiture et contrôle sa vitesse. Vis-à-vis des tiers rencontrés sur la route et qui n'ont pas à souffrir de cette activité dangereuse à laquelle ils n'ont rien fait pour s'exposer, l'excès de vitesse constituera certainement une faute justifiant l'allocation de dommages-intérêts en cas d'accident. Mais si l'acheteur de la voiture, ou le préposé de celui-ci, ou une personne quel-

(1) Paris, 12 juillet 1913, *G. Palais*, 15 octobre 1913.

(2) Bonneville, 24 juillet 1919, *R. P. A.*, 1920-53.

conque monte dans la voiture comme passager pour effectuer le contrôle de vitesse, il assume les risques de la vitesse élevée qui sera forcément suivie et qui constitue le seul but et la raison d'être de l'opération. Et il ne semble pas que le fait d'avoir imprimé à la voiture une vitesse élevée constitue une faute en pareil cas, tout au moins en ce qui concerne la responsabilité du conducteur à l'égard de son passager bénévole (1).

Nous admettrons la même solution en ce qui concerne la vitesse élevée suivie par l'automobiliste qui transporte un médecin au chevet d'un malade, lorsque l'automobiliste agissait par simple complaisance et n'avait aucun intérêt personnel en l'affaire.

Il semble que l'on puisse également faire le même raisonnement dans le cas où il est indispensable, pour que le transporté arrive à temps à destination, que le transport soit effectué très rapidement. Le transporté qui connaît d'avance cette nécessité d'aller vite, puisque c'est de son fait qu'elle provient, fait siens les risques qui proviennent de l'allure rapide que le transporteur sera contraint de suivre pour l'amener en temps utile à destination.

Dans tous ces cas, si l'on admet que l'accident, uniquement imputable aux conditions exceptionnelles du transport, ne résulte pas d'une imprudence ou d'une faute du conducteur, l'acceptation des risques a encore pour seul effet d'opérer un renversement de la charge

(1) Lyon, 29 octobre 1925, *D. H.*, 25-658.

de la preuve et ne heurte aucun principe juridique : les risques inhérents aux circonstances dans lesquelles s'effectue l'opération pèseront sur le transporté, et l'automobiliste sera déchargé de la responsabilité de plein droit qui eût pesé sur lui en cas d'accident.

Mais il y a des cas où la jurisprudence s'est refusée à considérer que les circonstances du transport, bien qu'exceptionnelles et connues d'avance pour telles par le transporté, fassent disparaître le caractère fautif de l'activité de l'automobiliste.

Ainsi la nécessité d'aller très vite pour arriver à temps ne semble pas avoir été considérée par le Tribunal civil de la Seine, dans son jugement du 13 mai 1924 (*R. P. A.*, 1924, p. 282), comme supprimant le caractère fautif de l'excès de vitesse vis-à-vis du transporté. Cette décision se contente de déclarer qu'il n'y a pas eu en pareil cas « faute lourde dépassant les prévisions acceptées ». En exonérant l'automobiliste de responsabilité cette décision a donc donné pour effet à l'acceptation des risques non pas seulement un renversement de la charge de la preuve, mais une exonération de la responsabilité des fautes légères.

De même le fait que le transport sollicité par l'invité a lieu la nuit et sur une voiture mal éclairée n'a pas été jugé suffisant pour faire disparaître, en cas d'accident, le caractère fautif de l'erreur commise par le conducteur a qui un mur blanc éclairé par la lune avait semblé être le prolongement de la route (1).

(1) Nîmes, 14 décembre 1925, *D. P.*, 26-2-121 (7^e espèce),

Et d'une façon générale, on pourrait même prétendre qu'en dehors des cas où il y a nécessité grave, l'automobiliste a commis une imprudence en acceptant d'effectuer le transport dans des conditions où un accident était particulièrement à craindre.

Dans ces cas, il y aurait donc faute légère du conducteur. L'acceptation des risques du transport par le passager permet-elle de l'exonérer de la responsabilité de cette faute légère? C'est là ce que nous allons rechercher.

B) Acceptation des risques provenant de l'éventualité d'une faute légère de l'automobiliste.

Dans cette hypothèse on admet que le transporté, faisant confiance aux qualités de prudence et d'adresse de l'automobiliste dans la voiture de qui il prend place à titre gratuit, accepte les risques provenant de l'éventualité d'une faute légère de celui-ci : l'automobiliste, en conséquence, ne devra répondre que de sa faute grave prouvée suivant les règles du droit commun.

La gravité de la faute constituera évidemment dans chaque espèce une question de faits laissée à l'appréciation souveraine du juge.

Cette présomption d'exonération tacite de la respon-

infirmant un jugement du Trib. civ. d'Avignon, du 22 octobre 1924; De même : Montpellier, 8 octobre 1924, *D. P.*, 25-2-41.

sabilité des fautes légères de l'automobiliste transporteur bénévole est contestable en premier lieu au point de vue de sa conformité avec la volonté probable du transporté. Si en effet il paraît légitime de supposer que le passager à titre gratuit, en sollicitant ou en acceptant le transport, a entendu faire siens les risques inhérents au mode de locomotion qu'il employait ou résultant des circonstances exceptionnelles qu'il ne craignait pas d'affronter, il semble bien au contraire que c'est outrepasser sa volonté probable et lui prêter gratuitement des résolutions qu'il n'a jamais prises que d'étendre cette acceptation présumée aux risques provenant de l'éventualité d'une faute de l'automobiliste.

Accepter une promenade en automobile, ce n'est pas forcément vouloir « se livrer pieds et poings liés » au conducteur et entendre supporter jusqu'aux conséquences de ses fautes prouvées. Tout au plus peut-on dire que le transporté a envisagé que celui-ci commettrait ces « imprudences légères qui sont tellement habituelles aux chauffeurs qu'elles ont pu, et dû être prises en considération et acceptées par ceux qui consentent à profiter de la complaisance du chauffeur ». (Seine, 19 mai 1925.)

Mais dire que le transporté a accepté d'exonérer le transporteur bénévole des conséquences de ses fautes autres que la faute ou imprudence graves, c'est faire une supposition assez aventurée à laquelle on a même pu reprocher d'être « purement divinatoire et contraire à la réalité des faits » (JOSSE RAND, *D. H.*, 1926, *Chronique*, p. 21).

Mais c'est surtout au point de vue de sa valeur juridique que l'exonération tacite de la responsabilité des fautes légères du transporteur bénévole se heurte à de graves objections.

Nous ne citons que pour mémoire celle qui consiste à dire que toute faute, même légère, étant constitutive du délit pénal de blessures ou d'homicide involontaires, aux termes des articles 319 et 320 du Code pénal, l'automobiliste dont la faute légère a occasionné une atteinte à l'intégrité corporelle de son invité sera, s'il fait l'objet de poursuites correctionnelles, condamné par le juge répressif; et qu'il est dès lors impossible au juge civil saisi postérieurement, ou au juge répressif saisi de l'action civile, de débouter le transporté de sa demande en dommages-intérêts sans rendre, le premier une décision qui méconnaîtra l'autorité de la chose jugée au criminel, le second une décision contradictoire.

Nous avons déjà réfuté cette objection (1) : elle n'est valable que si l'on admet par hypothèse que la faute légère est génératrice de responsabilité civile, mais elle ne saurait fournir un argument en faveur du caractère générateur de responsabilité à reconnaître éventuellement à la faute légère.

Mais on ajoute que précisément toute faute même légère est toujours génératrice de responsabilité civile dans le domaine délictuel : Les articles 1382 et suivants

(1) Voir *supra*, page 50.

du Code civil sont d'ordre public et il est impossible de se décharger de la responsabilité de ses propres fautes lorsqu'il ne s'agit pas de l'exécution d'un contrat. Ce n'est qu'en matière contractuelle qu'il est possible de s'exonérer sinon de sa faute lourde et de son dol, du moins de sa faute légère.

A cette objection on peut répondre par le même raisonnement que nous avons tenté dans la section précédente de ce chapitre pour justifier l'extension au domaine délictuel des règles de responsabilité atténuée admise en matière de contrats à titre gratuit (1) :

Si l'on recherche la raison d'être de cette différence entre le domaine contractuel et le domaine délictuel en ce qui concerne la possibilité d'une exonération de la responsabilité des fautes légères, cette raison semble ne pouvoir être que la suivante : cette exonération est admissible dans le domaine contractuel parce que l'opération dont l'exécution occasionnera la faute légère de l'une ou l'autre des parties résulte d'un accord de volonté entre ces parties, parce que celles-ci ont la possibilité d'accepter ou de refuser de supporter les risques provenant de l'éventualité d'une faute légère de leur cocontractant, parce qu'elles n'accordent cette exonération de leur plein gré, tout au moins dans les cas où leur volonté est indépendante et éclairée.

Et la meilleure preuve que cette validité de la clause d'exonération de la responsabilité des fautes légères

(1) Voir *supra*, page 101.

a pour base non pas l'existence d'un contrat au sens juridique du mot, mais seulement l'existence entre les parties d'un accord de volontés librement exprimées, c'est qu'une semblable exonération conventionnelle est prohibée soit par la loi (1) soit par la jurisprudence (2) lorsqu'il y a entre les contractants une inégalité qui enlève toute indépendance au créancier vis-à-vis de son débiteur.

En matière de responsabilité délictuelle au contraire, la victime du dommage causé par la faute légère est généralement étrangère à l'activité de l'auteur de cette faute. Il est nécessaire de protéger les individus contre une activité dangereuse d'autrui en décidant que ceux qui exercent cette activité sont et resteront tenus de répondre des conséquences de toutes leurs fautes même légères.

Or le transport gratuit se rapproche beaucoup plus de la première situation que de la seconde : en fait, la situation du transporté et du transporteur bénévole est identiquement semblable à celle de deux contractants et la faute légère que le transporté pourra commettre sera commise à l'occasion de l'exécution d'une opération qui a fait l'objet d'un accord de volontés libres et éclairées. Comme nous l'avons déjà remarqué, la seule différence réside dans le fait que l'accord de

(1) Loi du 17 mars 1905, dite Loi Rabier (Article 103 § 3 C. Commerce).

(2) Civ., 31 décembre 1900, *D. P.*, 1903-1-17 (2^e espèce).
Note Sarrut.

volontés est dans un cas qualifié contrat et ne l'est pas dans l'autre : différence purement doctrinale qui ne saurait logiquement justifier l'application de règles différentes à deux situations identiques en fait.

Un dernier obstacle se présente néanmoins : cette convention tacite d'exonération de la responsabilité des fautes légères n'est-elle pas nulle, en matière de transport de personnes, par application de l'article 6 du Code civil, comme permettant de porter atteinte à l'intégrité corporelle du transporté, c'est-à-dire comme constituant une convention contraire à l'ordre public (1). L'intégrité du corps humain, en effet, n'est pas un bien du patrimoine et ne saurait faire l'objet de conventions valables en droit.

Nous avons déjà rejeté cette objection en tant qu'elle s'opposait à l'extension légitime d'une règle légale d'atténuation de la responsabilité dérivant d'un service gratuitement rendu. De même nous la repousserons ici :

L'atteinte à l'intégrité du corps humain, les blessures et l'homicide involontaires portent atteinte à l'ordre public, mais la seule sanction de cette atteinte, c'est la condamnation pénale, que ne vise pas à éviter la convention envisagée. L'allocation de dommages-intérêts à la victime, la condamnation civile constitue un simple

(1) Voir Lalou, note *D. P.*, 1927-2-25.

règlement d'intérêts privés; si l'intégrité du corps humain n'est pas un bien du patrimoine, ce règlement d'intérêts est un règlement de patrimoine à patrimoine qui paraît bien susceptible de faire l'objet d'une convention. Et cette convention qui ne porte que sur des intérêts pécuniaires, qui n'entrave en rien l'action publique, ne semble pas pouvoir être considérée comme contraire à l'ordre public : son but n'est pas de permettre une atteinte à l'intégrité corporelle de celui qui y adhère mais seulement de régler des intérêts pécuniaires (1). Cette convention portant sur un règlement d'intérêts privés ne semble nulle, comme contraire à l'ordre public, que si l'opération à laquelle elle s'applique a directement pour but d'aboutir à une atteinte corporelle et est elle-même contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs, par exemple si l'opération projetée est un duel (2).

Mais le transport gratuit est une opération parfaitement légitime bien qu'elle comporte l'éventualité d'atteintes corporelles involontaires.

Si ardue que soit la justification, au point de vue juridique, de l'idée d'acceptation par le transporté des risques de faute légère du transporteur bénévole, cette justification ne semble donc pas absolument impossible.

(1) Voir : BOUTEAUD : *Des clauses de non-responsabilité*, pp. 330 et suiv.

(2) Crim., 20 février 1863, *D. P.*, 1864-1-99.

Mais cette exonération tacite de responsabilité prête le flanc à cette grave critique d'être purement divina-toire.

C'est pourquoi il nous semble dangereux, pour justifier cette atténuation de responsabilité, de faire appel à l'idée d'acceptation des risques. Justifier par la seule gratuité du service rendu l'exonération de la responsabilité des fautes légères constitue une construction juridique qui, si elle se heurte aux mêmes objections sur le terrain du droit, échappe du moins à ce reproche de reposer sur une base aussi incertaine et fragile que l'investigation psychologique.

§ 3. — JURISPRUDENCE

L'idée d'acceptation des risques par le transporté à titre gratuit a rencontré une certaine faveur en jurisprudence.

Mais les nombreuses décisions qui font appel à cette idée ne lui donnent pas toutes la même étendue et les mêmes effets.

Certaines décisions, intervenues dans des cas où le transport s'effectue dans des conditions normales, déclarent que le transporté bénévole a « fait sien le risque inhérent à la chose inanimée tant qu'il ne démontre pas la faute du gardien de cette chose », c'est-à-dire la faute de l'automobiliste. Ces décisions bornent donc les effets de l'acceptation des risques à un renver-

sement de la charge de la preuve et exonèrent le transporteur bénévole de l'application de l'article 1384 § 1 C. c. (1).

Il semble que ce soit également cet effet, exonération de l'application de l'article 1384 § 1, qu'admettent certaines décisions intervenues dans des espèces où le transport devait s'effectuer dans des conditions anormales et présentait un danger particulier, lorsque ces décisions déclarent que le transporté « a en conséquence assumé pour lui-même les risques de ce danger » et exonèrent l'automobiliste des conséquences de l'accident survenu du fait de ce danger spécial sans faire allusion à l'idée d'exonération de la responsabilité des fautes.

C'est ce qui a été admis en cas d'accident survenu à la suite d'un dérapage sur une route enneigée et verglassée lorsque le transporté connaissait d'avance cette circonstance (2).

La même solution a été admise en cas d'accident survenu pendant un contrôle de vitesse effectué sur une voiture rapide dans laquelle avait volontairement pris place comme passager le préposé de l'acheteur de cette voiture : il a été jugé que ce passager avait accepté le risque provenant des circonstances spéciales, connues d'avance, dans lesquelles devait s'effectuer le transport (3).

(1) Lyon (1^{re} Ch.), 23 mai 1925, *D. P.*, 26-2-121 (4^e espèce); Compiègne, 16 mars 1920, *R. P. A.*, 1920-222.

(2) Bonneville, 24 juillet 1919, *R. P. A.*, 1920-53.

(3) Lyon, 29 octobre 25, *D. H.*, 25-658.

Cependant, dans une espèce à peu près semblable, dans un cas où le transporté savait que, pour arriver en temps utile à destination, l'automobiliste serait contraint de suivre une vitesse élevée, la décision intervenue, en exonérant l'automobiliste de la responsabilité de l'accident pour cette raison que la vitesse élevée qui devait être soutenue ne constituait pas une « faute lourde dépassant les prévisions acceptées », a donné, par conséquent, pour effet à l'acceptation des risques, l'exonération de la responsabilité de l'automobiliste relative à sa faute légère (1).

De même une décision a exonéré de la responsabilité de ces fautes légères le transporteur dans une espèce où elle a jugé que l'accident survenu provenait du danger facilement prévisible et accepté par le passager, résultant du fait que le véhicule, peu stable par lui-même (c'était en l'espèce un sidocar), était déséquilibré par la différence de poids du conducteur, très léger, et du passager, très lourd (2).

Cette exonération de la responsabilité de ses fautes légères, résultant pour l'automobiliste de l'acceptation des risques du transport par son invité, a été consacrée par plusieurs autres décisions (3).

Ces décisions, pour définir les risques acceptés, emploient des formules fort diverses. L'une d'elles (Thiers

(1) Seine, 13 mai 1924, *R. P. A.*, 1924-282.

(1) Seine, 30 juin 1926, *Rec. G. P.*, 26-2-408.

(3) Thiers, 15 janvier 1925, *D. H.*, 25-254; De même : 1^{re} Instance, Anvers, 2 avril 1925, *Rev. Demeur.*, 1925-122.

15 janvier 1925 cité en note) fait implicitement entrer les risques provenant de l'éventualité d'une faute légère parmi « les aléas habituels de la route », probablement parce que tout conducteur d'automobile, même adroit et sage, commet toujours un certain nombre de menues imprudences et de fautes légères à peu près inévitables. Mais de quelque façon qu'elles définissent les risques acceptés, ces décisions limitent la responsabilité du transporteur bénévole aux conséquences de ses fautes lourdes et imprudences graves. L'une de ces décisions admet d'ailleurs cette limitation tout en déclarant applicable l'article 1384 C. C. (1).

Enfin les effets de l'acceptation des risques par le transporté ont été parfois bornés à une diminution du montant des dommages-intérêts alloués par application de l'article 1384 C. C. (2).

De nombreuses décisions ont expressément rejeté ces solutions. Leurs critiques portent à la fois sur la légitimité de la présomption de volonté que constitue cette acceptation supposée (3), et sur la possibilité d'une atténuation de la responsabilité délictuelle du transporteur bénévole.

Pour repousser la légitimité d'une exonération de la responsabilité des fautes légères de l'automobiliste, ces

(1) Douai, 30 novembre 1925, *D. P.*, 26-2-121 (6^e espèce).

(2) Paris, 9 mai 1925, *D. P.*, 1926-2-121 (3^e espèce).

(3) Aix, 11 mars 1927, *D. H.*, 27-294; Trib. civ., Rhône, 9 décembre 26, *D. H.*, 27-161.

décisions invoquent le principe qu'en matière de responsabilité délictuelle, toute faute même légère, même très légère est génératrice de la responsabilité de l'article 1382 C. C. (1); ces décisions soulèvent généralement l'objection que nous avons examinée et qui est tirée de l'autorité sur le civil de la chose jugée au criminel (2).

Elles invoquent, enfin, le principe que l'intégrité de la personne humaine ne peut faire l'objet de conventions (3).

Pour repousser la possibilité d'une atténuation du montant des dommages-intérêts, l'arrêt (3) précité objecte que la réparation du dommage causé, prévue par les articles 1382 et suivants, est une réparation intégrale que nul texte ne permet de diminuer.

Enfin certaines décisions ont repoussé la possibilité d'une exonération tacite de l'application de l'article 1384, pour cette raison qu'on ne peut s'exonérer des conséquences de sa faute délictuelle et qu'« il n'y a pas lieu de distinguer la faute prouvée et la faute présumée (4) » ou encore parce que « nul n'est présumé renoncer d'avance à un droit qu'il tient de la loi elle-même (5). »

La Cour de cassation n'a pas eu encore à se prononcer

(1) Trib. civ., Rhône, précité; Lyon (3^e Ch.), 30 décembre 26, *D. H.*, 27-177; Caen, 26 novembre 1924, *D. H.*, 25-33; Nîmes, 14 décembre 1925, *D. P.*, 26-2-121 (7^e espèce).

(2) Trib. civ., Rhône, Lyon, Nîmes, précités.

(3) Lyon (3^e Ch.), 10 décembre 26, *D. H.*, 27-177.

(4) Bordeaux, 2 mars 26, *Rec. Bordeaux*, 1926-14.

(5) Aix, 11 mars 1927, *D. H.*, 27-294.

sur la possibilité d'une atténuation de responsabilité, tirée de l'idée d'acceptation des risques en matière de transport gratuit.

APPENDICE

DES CONVENTIONS EXPRESSES D'IRRESPONSABILITÉ

La validité éventuelle de ces conventions constitue évidemment un problème identique à celui que nous venons d'étudier, l'acceptation présumée des risques par le transporté constituant une convention tacite d'irresponsabilité.

Pour soutenir la validité éventuelle de ces conventions expresses, on se heurte donc aux mêmes objections juridiques que nous avons précédemment rencontrées, et la solution admise dans le premier cas sera la même en matière de convention expresse — avec cette différence toutefois, qu'étant expresse, cette convention ne peut évidemment pas encourir le reproche d'être divinatoire.

Il est à remarquer qu'en matière de transport rémunéré des personnes, certaines clauses d'irresponsabilité sont admises lorsque le mode de transport employé présente des dangers spéciaux. La jurisprudence, en matière de transports maritimes (1), l'article 42 de la loi du 31 mai 1924 en matière de transports aériens, déclarent

(1) Cass. Civ., 27 juillet 1924, *S.*, 1925-1-249 et Requêtes 18 juillet 1918, en note sous l'arrêt précédent.

valables la clause expresse par laquelle la Compagnie maritime ou la Compagnie aérienne stipulent leur irresponsabilité en ce qui concerne les fautes du capitaine et du personnel du bateau, ou les fautes des personnes employées à la conduite de l'avion.

Mais cette clause valable ne peut s'étendre aux propres fautes de la Compagnie qui la stipule : elle ne s'applique qu'aux fautes des préposés. L'article 43 de la loi du 31 mai 1924 sur la navigation aérienne dispose d'ailleurs expressément : « Est nulle toute clause ayant pour but d'exonérer le transporteur de la responsabilité de ses fautes personnelles. »

Mais il faut néanmoins remarquer qu'il s'agit là de transports rémunérés et qu'on ne saurait en conclure forcément qu'il en doit être de même en cas de transport à titre gratuit effectué par une personne désintéressée.

C'est cependant cette solution négative qu'a adoptée la Cour d'appel d'Alger (1), mais dans une espèce où le transport semblait ne pas répondre à la notion de transport gratuit qui est celle de la jurisprudence.

En tout cas cette clause d'irresponsabilité admise en matière de transport maritime ou aérien, lorsqu'elle est stipulée par le transporteur, a pour effet, en cas d'accident, de mettre le voyageur dans l'obligation de prouver une faute personnelle du transporteur (2), alors que sans cette clause celui-ci eût été responsable de plein

(1) Alger, 22 juin 1926, *D. H.*, 26-457.

(2) Civile, 6 mars 1912, *S.*, 1913-1-355.

droit de l'accident comme n'ayant pas satisfait à l'obligation contractuelle de sécurité qu'il avait contracté envers le voyageur.

Il semble difficile de refuser cet effet de renversement de la preuve à la clause d'irresponsabilité stipulée par le transport bénévole. Le transport par automobile présente, certes, moins de dangers exceptionnels que le transport par mer ou par air, mais la différence n'est pas telle qu'elle interdise d'appliquer la même règle en cas de transport par automobile lorsque de plus ce transport est effectué gratuitement.

Il apparaît donc que l'on doit reconnaître à la clause d'irresponsabilité, stipulée par l'automobiliste transporteur bénévole, au moins l'effet d'opérer un renversement de la charge de la preuve et, dans l'hypothèse où l'on considère l'article 1384 § 1 comme applicable en principe au transporteur bénévole, de l'exonérer de la responsabilité de plein droit qui, en l'absence de cette convention, eût pesé sur lui.

Pour ce qui est de l'exonération de la responsabilité des fautes légères, on doit reconnaître ou refuser cet effet à la convention expresse d'irresponsabilité pour les mêmes raisons qu'à la convention tacite.

Mais étant donné le caractère très spécial des relations qui existent entre l'automobiliste et son invité, relations qui sont généralement uniquement à base de courtoisie, une telle convention expresse ne se rencontrera pour ainsi dire jamais dans la pratique.

SECTION III

De la faute partagée.

Lorsqu'un dommage causé par un individu à un autre tire sa source, non seulement d'une faute de l'auteur du dommage, mais aussi d'une faute commise concurremment par celui qui le supporte, il y a lieu à partage de responsabilité puisque la faute génératrice du dommage est elle-même partagée : l'auteur du dommage n'est tenu en pareil cas de le réparer qu'en partie, proportionnellement à sa part dans la faute qui a causé le dommage, l'autre partie de celui-ci restant définitivement à la charge de la victime.

Par conséquent, chaque fois que l'on juge que l'automobiliste transporteur bénévole a encouru par une faute la responsabilité du dommage causé à son passager, il y a lieu de se demander si l'accident ne provient pas également d'une faute de ce passager; et dans cette hypothèse le montant des dommages-intérêts alloués à celui-ci en réparation du dommage subi devra être réduit par le juge dans la proportion convenable.

Mais la question se pose de savoir quand on pourra dire qu'il y a faute du transporté.

Il semble impossible de considérer comme une faute, comme une imprudence du transporté bénévole, le seul fait d'avoir accepté ou sollicité de monter dans l'auto-

mobile. La locomotion automobile, étant un mode de transport rapide, présente certains dangers ignorés de véhicules plus lents ou circulant dans des conditions de sécurité plus grandes que celles de la circulation sur route avec tous ses aléas, mais ces dangers ne sont pas tels que le fait de s'y exposer constitue à lui seul une imprudence, « alors du moins que la voiture est en bon état, conduite par un chauffeur prudent, et sur une route n'offrant pas de difficultés (1) ».

Cette restriction, contenue dans la décision précitée, indique qu'il n'en est pas forcément de même lorsque les conditions du transport ne présentent pas les garanties habituelles de sécurité : il y aura lieu d'examiner en pareil cas si le fait par le transporté de s'être exposé volontairement et en connaissance de cause à ces dangers exceptionnels ne constitue pas en lui-même une imprudence.

C'est ce qui a été admis au cas de promenade sollicitée à une heure tardive sur une voiture mal éclairée (2). De même, le texte du dispositif d'un arrêt de la Cour de Lyon précité (3), en déclarant que la personne qui monte volontairement dans une automobile rapide, au cours d'un essai destiné à contrôler la vitesse de cette voiture, doit supporter « les résultats de sa propre témérité », indique par ce mot que le fait de s'exposer volontairement aux dangers de la vitesse très élevée, que l'on sait

(1) Trib. civ., Rhône, 9 décembre 1926, *D. H.*, 27-161.

(2) Montpellier, 8 octobre 1924, *D. P.*, 1925-2-41.

(3) Lyon, 29 octobre 1925, *D. H.*, 1925-658.

devoir être tenue par le conducteur, constitue à ses yeux une imprudence, une faute.

Et d'une façon générale, il paraît légitime de dire que le transporté a commis une imprudence toutes les fois qu'il s'est volontairement exposé aux dangers particuliers et connus d'avance résultant des conditions exceptionnelles dans lesquelles devait s'effectuer le transport.

En particulier il semble que l'on pourra considérer comme une imprudence le fait par le passager de s'être confié à un conducteur tout en ayant connaissance « de son inexpérience, de son caractère insouciant du risque et ami de la vitesse », ou encore d'avoir accepté le transport « dans la connaissance d'un vice ou d'un état défectueux de la machine » (RICOL, DISSERTATION, *D. P.* 26-2-121).

En second lieu, il y aura, pensons-nous, faute du transporté dans tous les cas où il aura « contribué à la défaillance du conducteur », par exemple en lui donnant une distraction (1), ou participé à sa faute. En effet, « si en principe le conducteur est seul responsable des imprudences qu'il commet dans la direction de sa voiture, cette responsabilité doit s'étendre aux autres voyageurs lorsque l'imprudence résulte de leur consentement unanime dans un commun état d'âme (2) ».

Le seul fait de n'avoir pas protesté contre l'imprudence commise par le conducteur, lorsque le transporté est en

(1) Nîmes, 14 décembre 1925, *D. P.*, 1926-2-121 (7^e espèce).

(2) Lyon, 7 mai 1921, *D. P.*, 1922-2-167.

mesure de s'en rendre compte, et, par conséquent, y acquiesce par son silence, semble devoir constituer le transporté en faute. La jurisprudence belge a largement admis cette idée et a maintes fois décidé que l'approbation tacite par le passager de l'excès de vitesse commis par le conducteur lui fait partager avec celui-ci la responsabilité de l'accident qui pourra résulter de leur commune imprudence, et elle réduit en conséquence le montant de l'indemnité due par l'automobiliste à son passager bénévole, la réduction variant du quart (1) à la moitié (2).

Un arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles (3) a également considéré qu'il y a faute partagée, et par conséquent réduction de l'indemnité allouée au transporté, lorsque l'accident survenu à celui-ci est dû au fait qu'il s'était placé sur le marchepied de l'automobile, l'automobiliste l'ayant autorisé à prendre cette position périlleuse.

De toutes façons on ne saurait fixer en la matière des règles précises. La question de savoir s'il y a ou non faute du transporté constitue une question de faits que le juge devra résoudre au mieux dans chaque espèce. Et ce

(1) Appel, Liège, 1^{er} juillet 1925, *Rev. Demeur*, 1926 p. 283.

(2) Appel, Liège, 18 juillet 1917, *Rev. Demeur*, 1921 p. 4; Trib. correct^{1e}, Verniers, 14 juin 1922, *Rev. Demeur*, 1923 p. 37.

(3) Bruxelles (14^e Ch.), 18 novembre 1925, *Bull. Ass.*, 1926 p. 105.

sera au juge d'apprécier souverainement dans chaque espèce la proportion qu'il y a lieu d'établir entre la responsabilité qui incombe respectivement à l'automobiliste et à son invité dans la survenance de l'accident, et la diminution qu'en conséquence il y a lieu de faire subir au montant de la réparation qu'il allouera à ce passager.

L'application au transport gratuit de l'idée de responsabilité partagée, surtout si la jurisprudence française veut bien l'admettre aussi largement que la jurisprudence belge, et l'admettre particulièrement en cas d'acquiescement tacite du transporté aux imprudences de l'automobiliste, constitue donc une excellente soupape de sûreté et un premier remède aux exagérations qui pourraient résulter d'une application trop rigide des textes relatifs à la responsabilité quasi délictuelle. La plus ou moins grande facilité avec laquelle le juge reconnaîtra qu'il y a lieu de partager la responsabilité de l'accident et de diminuer en conséquence le montant des dommages-intérêts alloués constitue, le cas échéant, un moyen de diminuer sinon de supprimer la charge trop lourde que fait peser sur les épaules du transporteur bénévole la thèse défavorable à toute atténuation de principe de sa responsabilité.

III

De la responsabilité du propriétaire de l'automobile du fait de son préposé en cas de transport gratuit.

Un dernier point reste à étudier en ce qui concerne la responsabilité quasi délictuelle de l'automobiliste transporteur bénévole, c'est le cas où l'accident a été causé par la personne qu'il a préposée à la conduite de la voiture et du fait de qui il doit répondre en qualité de commettant.

Si l'on admet que le seul texte applicable en cas de transport gratuit, pour ce qui est de la responsabilité du transporteur, est l'article 1382, c'est évidemment en sa seule qualité de commettant et par application de l'article 1384 § 4 du Code civil que le propriétaire de l'automobile sera responsable de l'accident, en cas de faute prouvée de son préposé.

Mais, même dans l'hypothèse où l'on admet que l'article 1384 § 1 C. C. et la présomption de faute qu'il édicte sont applicables en matière de transport gratuit, on sait que cette présomption de faute ne s'attache pas

à la qualité de propriétaire, mais à celle de gardien de la chose dangereuse (1).

Quoique l'on ait parfois soutenu le contraire (2), il est généralement admis que lorsque le propriétaire prépose quelqu'un à la conduite de sa voiture, c'est ce préposé, détenteur matériel de la chose inanimée, qui en devient gardien : c'est sur lui que pèsera, par conséquent, la responsabilité de l'article 1384 § 1 C. C. en cas d'accident (3).

Par conséquent, quel que soit le texte appliqué, c'est uniquement en sa qualité de commettant, et par application de l'article 1384 § 4 C. C., que le propriétaire de la voiture sera responsable des conséquences de l'accident survenu au transporté bénévole lorsque la voiture était conduite par son préposé.

C'est d'ailleurs pour cette raison que la jurisprudence exonère de la responsabilité de l'accident survenu le propriétaire de l'automobile, lorsque celui-ci a prêté sa voiture à un ami qui la fait conduire par son propre préposé qui en devient gardien (4).

En ce qui concerne les accidents causés aux personnes transportées gratuitement dans l'automobile placée sous la garde du préposé du propriétaire, il y aura lieu,

(1) Cass. Requêtes, 12 janvier 1927, *D. H.*, 27-81.

(2) V. MAZEAUD, « La Faute dans la Garde » *Rev. Trim., D. civ.* 1925, p. 840.

(3) Implicitement, Requêtes, 29 juillet 24, *D. P.*, 25-1-5 et 12 janvier 27, précité.

(4) Grenoble, 27 octobre 25, *D. H.*, 25-677.

pour ce qui est de la responsabilité de celui-ci en tant que commettant, de distinguer suivant que le transport est effectué avec l'autorisation du commettant ou au contraire à son insu et en dehors des fonctions auxquelles il emploie le préposé.

§ 1. — PERSONNE TRANSPORTÉE AVEC L'AUTORISATION
DU COMMETTANT

Dans ce cas, le préposé agit d'ordre de son patron et celui est par conséquent responsable, en tant que commettant de la faute (prouvée ou présumée selon que l'on applique l'article 1382 ou l'article 1384 § 1) de son préposé.

Une difficulté surgit, néanmoins, lorsque le transport, autorisé par le propriétaire de l'automobile, est effectué en dehors de sa présence par son préposé. On peut se demander si, durant pareil transport, le conducteur reste le préposé du propriétaire de l'automobile ou si, au contraire, il devient momentanément le préposé du passager. C'est la question classique de la distinction entre le « préposé habituel » et le « préposé d'occasion ».

La jurisprudence (1) a décidé que le conducteur reste le préposé de son commettant habituel, du propriétaire de la voiture, à moins qu'il ne résulte clairement de

(1) Cass. Civ., 15 juin 1926, *S.*, 26-1-249, note Esmein.

circonstances dûment constatées que le conducteur est devenu le préposé du passager. Le propriétaire sera donc, en principe, responsable de l'accident survenu dans son automobile, à son invité, bien que le transport ait eu lieu hors de sa présence.

Cette solution semble assez rationnelle. S'il est vrai que la jurisprudence a maintes fois admis que, lorsqu'un préposé se trouve momentanément placé sous les ordres d'une autre personne que son commettant habituel, ce n'est plus celui-ci, mais au contraire le « commettant d'occasion » qui est responsable du fait de ce préposé (1), encore faut-il que cette personne ait remplacé le commettant habituel dans la faculté de donner des ordres au préposé. Or, généralement, lorsque le propriétaire d'une automobile prête sa voiture et son chauffeur à un ami, celui-ci se laisse simplement véhiculer par le chauffeur qui, en effectuant le transport, ne fait qu'obéir aux ordres donnés par son patron et reste, par conséquent, le préposé de celui-ci.

Il n'en serait autrement que si le transporté prenait la direction de l'opération, par exemple en agencant un itinéraire et en l'imposant au chauffeur, en lui ordonnant personnellement de le conduire à un endroit déterminé, en faisant accélérer la vitesse, et, d'une façon générale, en se substituant au patron du chauffeur dans la faculté de donner des ordres à celui-ci. Mais l'existence

(1) Civile, 25 octobre 1886, *D. P.*, 87-1-225; Crim., 26 janvier 1901, *D. P.*, 1909-1-157.

de ces circonstances exceptionnelles, d'où il résulte que le conducteur de l'automobile est devenu provisoirement le préposé du passager, devra être expressément constatée dans le dispositif de la décision qui rendra ce passager responsable de l'accident survenu par application de l'article 1384 § 4, sans quoi cette décision serait insuffisamment motivée.

§ 2. — TRANSPORT EFFECTUÉ PAR LE PRÉPOSÉ A L'INSU
DE SON COMMETTANT .

Lorsque le conducteur préposé par le propriétaire de l'automobile à la conduite de celle-ci invite, en fraude et à l'insu de son commettant, un ami à monter avec lui dans la voiture, ce préposé commet un acte « qui ne rentre pas dans la mission qui lui est confiée », il agit en dehors de ses fonctions de préposé. Dans tous les cas où cette circonstance aura pu être connue de la personne transportée en fraude, cette personne, en cas d'accident, ne pourra se prévaloir de l'article 1384 § 4 C. C. pour rendre le propriétaire de la voiture responsable de l'accident. La responsabilité du commettant du fait de son préposé ne saurait exister, en effet, d'après le texte même de la loi, que si le préposé a agi dans les fonctions auxquelles il est employé. De plus, la personne transportée étant de mauvaise foi, son action se heurte à la règle *Nemo audilur turpitudinem suam allegans*.

Cette solution a été consacrée par la jurisprudence (1).

Les décisions intervenues dans des cas où l'accident avait occasionné des dommages matériels à la voiture ont même décidé qu'en acceptant une invitation dont elle connaissait le caractère fautif, la personne transportée avait partagé la faute du conducteur et, par conséquent, la responsabilité de l'accident survenu. Ces décisions, constatant la mauvaise foi du transporté, l'ont condamné solidairement avec le conducteur à réparer le préjudice subi par le propriétaire du fait des dommages matériels occasionnés à son automobile (2).

La solution contraire a été adoptée par la jurisprudence dans le cas où le transporté est de bonne foi et croit que le conducteur est propriétaire de la voiture ou agit avec l'autorisation de celui-ci. En pareil cas le propriétaire a été déclaré responsable de l'accident à titre de commettant (3). C'est la solution admise de façon générale chaque fois que la victime de l'accident pouvait raisonnablement penser que le préposé n'agissait pas en dehors de ses fonctions. Il y a d'ailleurs certainement là une faute de surveillance du commettant. Enfin la règle *Nemo auditur turpitudinem suam allegans* n'est plus applicable.

(1) Requêtes, 19 mai 1924, *D. H.*, 1924-410 et *D. P.*, 1924-1-200; Bordeaux, 25 mai 1919, *D. P.*, 1920-2-116 et Nancy, 28 juillet 25, *D. H.*, 25-568.

(2) Lyon, 7 mai 1921, *D. P.*, 22-2-167; Lyon, 1^{er} mars 1924, *Vie Automobile*, 25 mars 1924; Trib. civ., Mortagne, 11 mai 1922, *Vie Automobile*, 25 octobre 1922; Paris, 16 mars 1920, *D. P.*, 1920-2-116.

(3) Crim., 9 juillet 1921, *D. P.*, 22-1-217.

CONCLUSION

Il résulte de cette étude que le problème juridique de la responsabilité de l'automobiliste en cas de transport gratuit apparaît comme un problème de conciliation entre le texte de la loi et l'atténuation de responsabilité qu'exige l'équité comme contre-partie de la gratuité du service rendu.

Cette atténuation est désirable parce qu'« elle répond à un sentiment profond de justice (1) ». Mais cet argument serait insuffisant si cette atténuation se heurtait au texte même de la loi.

Nous avons vu que les objections d'ordre juridique qui se présentent ne sont pas les mêmes suivant qu'on admet ou qu'on rejette l'existence d'un contrat de bienfaisance.

Dans l'hypothèse où l'on reconnaît l'existence d'un contrat à titre gratuit, ces objections nous sont apparues réduites au minimum. Nous avons, d'autre part, essayé d'établir qu'en fin de compte nul texte précis, nul prin-

(1) Esmein, note sous Cass., 15 juin 26, S., 26-1-249.

cipe juridique certain n'opposait un obstacle infranchissable à la reconnaissance d'un pareil contrat.

Cette construction juridique, qui aboutit à voir dans le transport gratuit l'exécution d'un contrat de bienfaisance, nous semble serrer d'assez près la réalité des faits et rendre compte exactement de l'intention et des mobiles des parties. Elle a pour avantage de faire entrer cette opération, au sujet de laquelle le Code civil est resté silencieux, dans une catégorie de contrats prévue par le législateur et à laquelle celui-ci a consacré des règles spéciales à raison de la nécessité qui s'imposait à lui de tenir compte des mobiles désintéressés qui président à la formation de ces contrats, en atténuant dans une juste limite la responsabilité qui en découle.

Le transporteur bénévole étant reconnu comme engagé par un contrat de cette sorte, il devient dès lors facile de le faire bénéficier de l'indulgence montrée en la matière par le législateur, et d'atténuer dans les limites que nous avons précisées sa responsabilité en cas d'accident.

Il semble donc très regrettable que cette thèse qui ne rencontre, en somme, aucune objection juridique absolument décisive et qui permet d'aboutir facilement à l'atténuation de responsabilité que l'idée de justice impose et dont maints auteurs et maintes décisions ont reconnu l'opportunité, ait cependant été rejetée par la majorité des auteurs et la totalité de la jurisprudence.

Si l'on s'en tient au domaine de la responsabilité

délictuelle, le problème, nous l'avons constaté, devient beaucoup plus difficile à résoudre. Nous sommes assez facilement arrivé à cette conclusion, qu'une compréhension raisonnable de l'esprit des textes et des motifs qui les expliquent et les légitiment aboutissait à faire considérer l'article 1384 § 1 C. C. comme inapplicable en matière de transport bénévole, parce qu'aucune des conditions d'application raisonnable de ce texte ne se retrouverait en pareil cas. Cette solution, récemment consacrée par la Cour de cassation (tout au moins implicitement), semble à peu près certaine.

Mais nous avons rencontré des obstacles beaucoup plus sérieux en ce qui concerne l'atténuation de la responsabilité délictuelle du transporteur bénévole de personnes.

Si graves que soient les objections qui se présentent, il nous a semblé, néanmoins, que la justification de l'atténuation de la responsabilité de l'automobiliste n'était pas une tâche absolument impossible, surtout si l'on tire cette justification de la seule gratuité du service rendu et si, en ne faisant pas appel à une idée d'acceptation des risques qui nous est apparu superflue, on n'ajoute pas aux objections d'ordre juridique celle qui est tirée de l'incertitude et du caractère divinatoire de toute investigation psychologique.

Mais les graves difficultés que l'on rencontre pour concilier avec les textes et les principes juridiques cette atténuation de responsabilité délictuelle, indiquent par elles-mêmes que cette atténuation ne saurait être admise comme un résultat absolument certain. Il nous faut

bien remarquer, d'ailleurs, que nous ne sommes arrivés à la justifier qu'en démontrant que tout se passe en fait comme s'il y avait contrat.

En réalité, le seul principe indiscutable d'atténuation de la responsabilité de l'automobiliste transporteur bénévole se trouve dans l'application de la théorie de la responsabilité partagée. Celle-ci permettra dans de nombreux cas au juge de déclarer que le transporté a contribué à la faute du transporteur et de diminuer, en conséquence, le montant des dommages-intérêts qu'il allouera. Le juge, pour appliquer cette idée de responsabilité partagée, jouit d'une grande latitude, puisqu'en la matière tout est question de faits laissée à son appréciation souveraine. Il lui sera donc possible, dans beaucoup de cas, de faire montre de modération dans la condamnation qu'il prononcera contre l'automobiliste.

Il faut reconnaître qu'une large application de cette idée de responsabilité partagée, analogue à celle qu'en a fait la jurisprudence belge, constituerait au moins un premier remède à la situation fâcheuse de l'automobiliste victime de sa seule complaisance.

Mais il est souhaitable que les discussions de doctrine qui se sont élevées au sujet de la responsabilité civile du transporteur bénévole, que les divergences qui se sont manifestées dans la jurisprudence et parfois même entre les différentes Chambres d'une même Cour d'appel, ainsi que nous l'avons signalé, soient définitivement supprimées par une intervention législative.

Ce n'est pas seulement en ce qui concerne la question du transport gratuit, c'est à bien d'autres points de

vue, qui excèdent les limites de la présente étude, que cette intervention apparaît nécessaire.

Le développement moderne de la circulation automobile a posé des problèmes que les règles du droit commun ne suffisent plus à résoudre, ou qu'elles résolvent de façon peu satisfaisante.

Il semble désirable que la France, à l'exemple de l'Italie, de la Suisse, de l'Allemagne et de l'Autriche, voit son monument législatif complété sur ce point.

Le 30 septembre 1927. Vu : le Président,
Georges RIPERT.

Vu : le Doyen,
BERTHÉLEMY.

Vu et Permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
CHARLÉTY.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

AUBRY ET RAU : *Cours de Droit civil français*. — 5^e édition, revue par BARTIN.

DEMOGUE : *Traité des obligations*.

PLANIOL ET RIPERT : *Traité élémentaire de Droit civil*.

COLIN ET CAPITANT : *Cours élémentaire de Droit civil*.

JOSSERAND : *Les Transports en service intérieur et en service international*. — 2^e édition, 1926.

OUVRAGES SPÉCIAUX

BLAISOT : *Commentaire du Code de la Route*.

SAINCTELETTE : *Responsabilité des Propriétaires et Conducteurs d'automobiles*.

IMBRECQ : *L'automobile devant la justice*.

PERRAUD CHARMANTIER : *Manuel pratique de l'Automobile*.

COULON : *Responsabilité en matière d'accidents d'automobile.* — Thèse, Paris, 1907.

ARNETTE : *De la Responsabilité du Propriétaire d'un véhicule automobile.* — Thèse, Paris, 1908.

ROLLAND : *De la Responsabilité des Conducteurs de véhicules en cas d'accident.* — Thèse, Paris 1908.

GANDILLOT : *De la Responsabilité en matière d'accidents d'automobile.* — Thèse, Paris, 1911.

POISDEBART : *La Circulation des automobiles.* — Thèse, Paris, 1913.

LEMOINE : *De la Responsabilité des Propriétaires d'automobiles.* — Thèse, Paris, 1909.

CHEVALIER : *La Responsabilité des automobilistes et la jurisprudence récente.* — Thèse, Paris, 1926.

TABLE DES MATIÈRES .

INTRODUCTION	1
--------------------	---

CHAPITRE PREMIER

Étude de la thèse favorable à la reconnaissance de l'existence d'un contrat de transport.....	7
--	---

PRÉLIMINAIRE : <i>De la responsabilité civile du voiturier de personnes, lié par un contrat de transport.....</i>	7
---	---

SECTION I. — <i>La gratuité est exclusive de la notion de contrat de transport.....</i>	11
---	----

SECTION II. — <i>De la notion de transport gratuit.....</i>	13
---	----

CHAPITRE II

Étude de la thèse favorable à la reconnaissance de l'existence d'un contrat de bienfaisance.....	19
---	----

SECTION I. — <i>Exposé de la thèse.....</i>	19
---	----

SECTION II. — <i>Des objections soulevées à l'encontre de l'existence d'un contrat de bienfaisance.....</i>	23
---	----

SECTION III. — <i>Des conséquences de l'existence d'un contrat de bienfaisance en cas de transport gratuit...</i>	35
§ 1. — Conséquences au point de vue de la charge de la preuve	36
§ 2. — Conséquences de l'existence d'un contrat de bienfaisance au point de vue de l'étendue de la responsabilité de l'automobiliste.....	43
A) Justification en principe d'une atténuation de responsabilité.....	43
B) Que faut-il entendre par exonération de la responsabilité des fautes légères pour l'automobiliste?	47
C) Objection soulevée contre la possibilité de l'exonération de la responsabilité des fautes légères en cas de transport de personnes.....	50
SECTION IV. — <i>Jurisprudence</i>	54

CHAPITRE III

De la conception délictuelle de la responsabilité civile de l'automobiliste transporteur bénévole	57
I. — QUEL EST LE TEXTE APPLICABLE?	57
PRÉLIMINAIRE : <i>Comment se pose la question à l'heure actuelle?</i>	58
SECTION I. — <i>Thèse favorable à l'application de l'article 1384, § 1, C. C.</i>	69
§ 1. — Justification de cette opinion.....	69
§ 2. — Conséquences juridiques de l'application de l'article 1384, § 1. C. C.....	70
SECTION II. — <i>Application préférable de l'article 1382 C. C.</i>	73
§ 1. — L'absence de distinction dans le texte de l'article 1384 n'est pas un argument décisif.....	73
§ 2. — L'article 1384 est inapplicable au cas de trans-	

port gratuit qui ne renferme aucune des idées propres à expliquer et à justifier l'application de ce texte	74
§ 3. — Situation paradoxale à laquelle aboutirait l'application de l'article 1384 au transporteur bénévole.	82
§ 4. — Autres justifications proposées :	
A) Par l'idée d'acceptation des risques.....	84
B) Par l'idée de présomption de faute ou de faute à la charge du transporté.....	86
SECTION III. — <i>Jurisprudence</i>	89
 <i>II. — D'UNE ATTÉNUATION DE LA RESPONSABILITÉ DÉLICTUELLE DU TRANSPORTEUR BÉNÉVOLE</i>	
93	
 SECTION I. — <i>La gratuité du transport est-elle une cause d'atténuation de cette responsabilité délictuelle du transporteur bénévole</i>	
91	
• § 1. — Légitimité d'une extension des règles admises dans le domaine contractuel.....	91
§ 2. — Objections soulevées contre l'atténuation de la responsabilité délictuelle de l'automobiliste.....	98
§ 3. — <i>Jurisprudence</i>	104
 SECTION II. — <i>De l'acceptation des risques par le transporté</i>	
106	
§ 1. — Justification en principe de l'idée d'acceptation des risques par le transporté.....	106
A) Domaine contractuel.....	107
B) Domaine délictuel.....	108
§ 2. — De l'étendue et des effets de l'acceptation des risques du transport.....	114
A) Acceptation des risques inhérents à l'emploi de l'automobile ou aux conditions exceptionnelles du transport.....	115
B) Acceptation des risques provenant de l'éventualité d'une faute légère de l'automobiliste	121

§ 3. — Jurisprudence.....	128
APPENDICE : <i>Des conventions expresses d'irresponsabilité....</i>	133
SECTION III. — <i>De la faute partagée.....</i>	136
 III. — DE LA RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉ- TAIRE DE L'AUTOMOBILE DU FAIT DE SON PRÉPOSÉ EN CAS DE TRANSPORT GRATUIT	 141
§ 1. — Personne transportée avec l'autorisation du commettant.....	143
§ 2. — Transport effectué par le préposé à l'insu du commettant	145
CONCLUSION	147
BIBLIOGRAPHIE	153

